

www.banen.dk

banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad

opdatering **132**

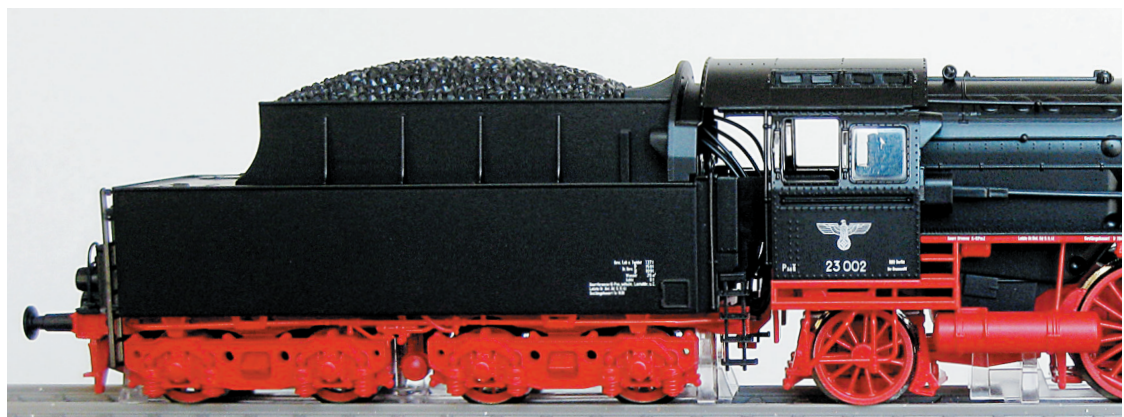


SKØNNE

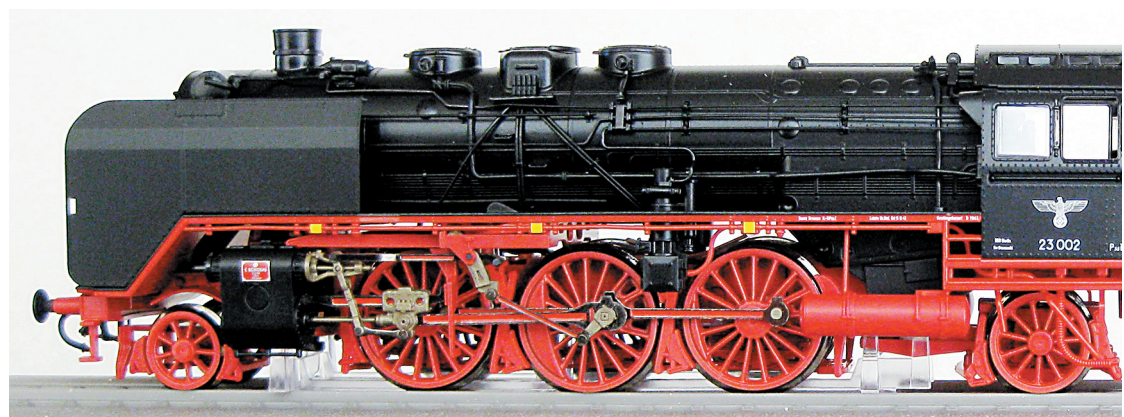


**ROCO-
MOTIVER**

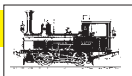




PERFEKTION F



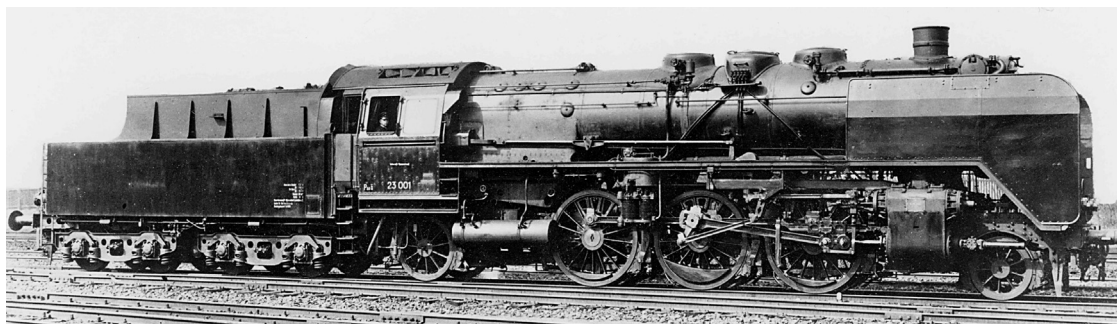
Det nye damplokomotiv fra Roco har været ventet med spænding: Modellen af BR 23. Da jeg så billedet præsenteret på Nürnberg-messen, blev jeg lidt forvirret, for BR 23, som jeg havde i min samling, også en Roco-model fra for mange år siden, så anderledes ud.

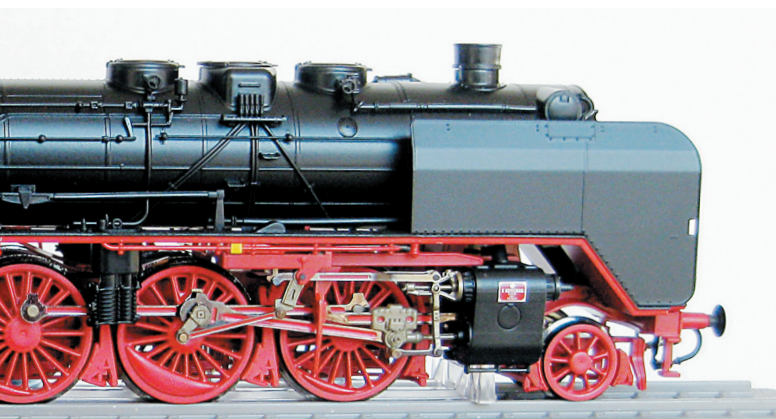


NYHEDER i H0

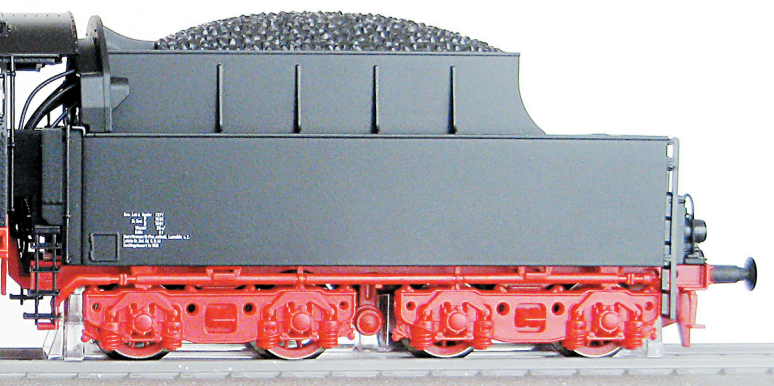
Af Vido Hribar

Den netop præsenterede model mindede mere om en BR 01 uden, at det var den, men forklaringen kom hurtigt, da jeg så den 'stortyske ørn' med fødderne om det





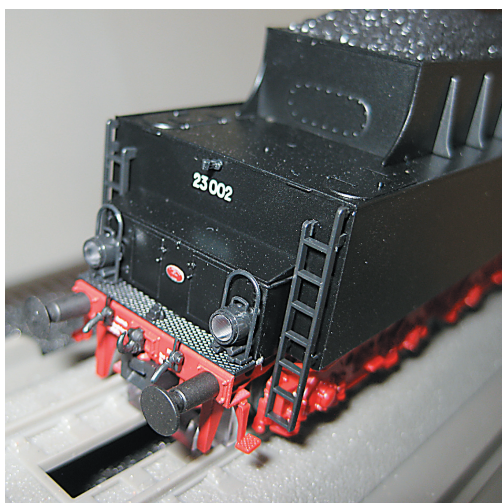
'RA ROCO



tilslørede swastika, da hagekors som bekendt ikke er tilladt at afbilde i Tyskland. Modellen var den ene af de to prototypelokomotiver, som det i 1941 var meningen skulle bygges i 800 eksemplarer, men som ikke blev til noget på grund af krigens gang, hvor man havde mere brug for krigsvigtigere maskiner som BR 50. Meningen var ellers at udvikle et persontogslokomotiv på baggrund af BR 50's afprøvede kedel som afløser for de gamle P 8 og G 10. Det blev altså ved de to prøvemaskiner, som efter krigen endte hos Deutsche Reichsbahn i Østtyskland litereret som BR 35 2001-2 og stationeret hos VES-M (Jernbanernes maskinfor søgsanstalt) i Halle som bremselokomotiv med Reko-kedel og Riggerbach-trykluftbremse. I 1950'erne kørte lokomotivet en overgang med tender 2'2'T34, men da den havde utilstrækkelig vandkapacitet, blev den udskiftet med BR 50's kulvogn. BR 23 blev



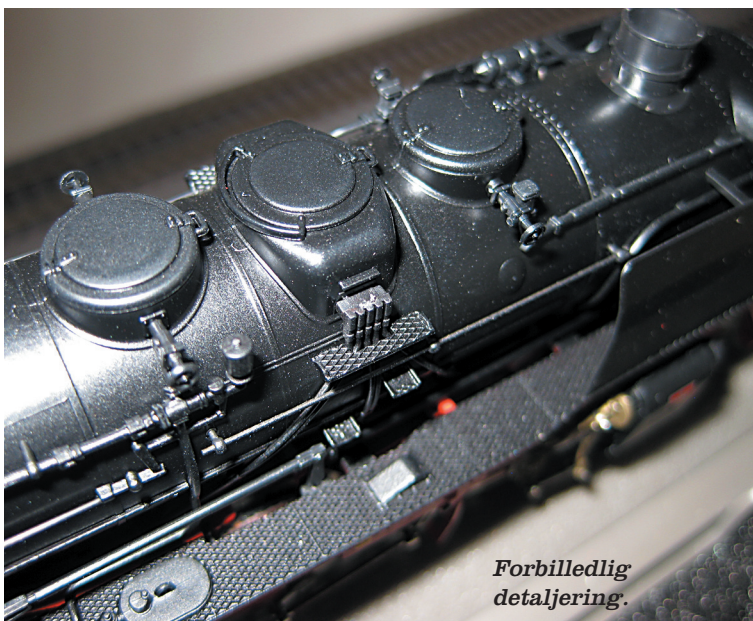
MODELFOTOS: VIDO HRIBAR



Modellens længde er 265 mm over puffer med kortkoblet tender 2'2' T 26. Hvis man vil digitalisere lokomotivet (gælder kat. nr. 72250), kan man gøre det med en 16 stiks plux 10880 decoder. Man kan også montere Seuthe røggenerator i skorstenen.

dengang anset for at være et af de smukkeste lokomotiver, men med tiden gled den ud af den fællestyske erindring. Dog ikke helt, for modelbaneentusiasterne har i mange år haft den på ønskesedlen, men producenterne foretrak at udsende BR 50, en maskine, som i tidens løb blev fremstillet i betydelig flere eksemplarer. Nu kom BR 23 002 altså endelig som model fra Roco med afrundede Wagner-røgskærme og det oprindelige serienummer. At det først er sket nu, skal man ikke være ked af, for modellen er ikke blevet ringere af den grund. Ikke mindst fordi modellernes kvalitet imellem tiden har nået nye højder, hvor man sjældent finder fejl og mangler. Her er nemlig alt, 'som det skal være!' Og oven i alle detaljerne er der også en 'godtepose' med smådele (ekstra koblinger, lokofører osv.), som man kan montere, hvis man synes, man har brug for yderligere pynt bl.a. i vitrineskabet. Roco må have haft problemer med emballering af lokomotivmodeller, siden det i dette tilfælde har gjort særlig meget ud af indpakningen. Det er nemlig første gang, jeg skulle læse nærmere i vejledningen, hvordan jeg skulle bære mig ad for at få lokomotivet ud af æsken.

Med lokomotivet følger en lille håndbog på tysk, engelsk og fransk, i alt 60 sider! Den gælder fire varianter - 72250 (jævnstrøm med snitsted), 78250 (veksel-

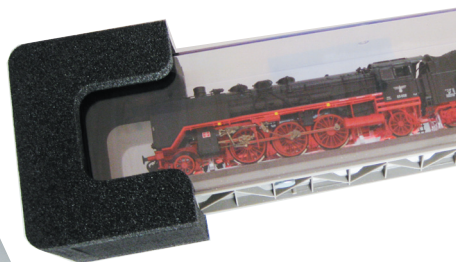


Forbilledlig detaljering.

strøm med decoder), 72251 (jævnstrøm med lyd og decoder), og 78251 (vekselstrøm med lyd og decoder). Det skal de have stor ros for - manualen er omfattende, overskuelig og detaljeret med adskillige illustrationer, så man ikke kan være i tvivl om, hvordan model-



Modellen ligger i en solid papæske, beskyttet af solidt skum, der omslutter en boks af gennemsigtig plastik....og ikke nok med det.



Modellen er også skruet urokkelig fast med to metal-skruer til en plastic skinne.



len skal serviceres. Der er CV-liste (Configuration variable) til decoderen samt nøgleliste over diverse decoderlyde... Der er også nøje anvisning til montering af vedlagte metalskilte, som man kan anbringe, hvis man vil nøjes med de gængse påtryk.

Æsken med lokomotivet er som sagt et kapitel for sig. Den er lagt i et 'pappmuffe'-omslag. Når 'muffen' trækkes af, har man en solid æske af kraftig pap i hånden. Når låget løftes af æsken, kommer man til lokomotivet, der ligger i en boks af gennemsigtig plastic. Lokomotivet står egentlig i boksen på en plastic skinne som er fastskruet med to store skruer til lokomotivets stel, idet selve plasticboksen er fastlåst til skinnen ved en klipseanordning. Boksen holdes yderligere på plads i papkassen fastklemt mellem to 'klodser' af stabilt skummateriale.

Når man fjerner 'klodserne' ved at trække dem ud til siden, står man med lokomotivet indkapslet i den førnævnte gennemsigtige boks. For at åbne boksen skal man løse klipsanordningen ved at trykke på den, hvorefter boksen let kan løftes og således komme fri af skinnen. Idet man lægger skinnen med modellen ned på de to klodser, kan man komme til skruerne og løsne dem med fingrene. Først da kan man fjerne lokomotivet og sætte det ned på sporet.



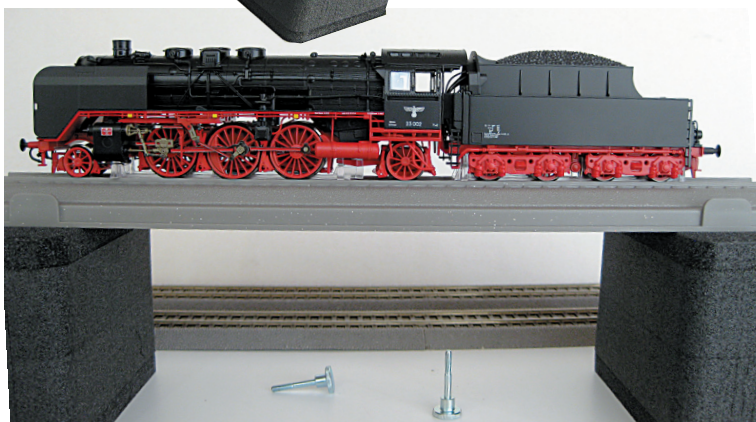
For at komme til lokomotivet, skal plasticboksen løftes, og skruerne skrues af, før man kan løfte modellen over til sporet og foretage den første prøvekørsel.



Lokomotivet og tenderen er kinematisk kortkoblede, og den mindste radius er 358 millimeter

Intet er overladt til tilfældighederne, og der er gjort det yderste for at beskytte modellen - en kostbar lille sag - den billigste jævnstrøms model med snitstedet til decoder er prissat til 300 euro. Skal man pakke maskinen ned, er fremgangsmåden den omvendte... modellen skrues tilbage på skinnen og så fremdeles.... Det er faktisk nemmere, end man umiddelbart skulle tro!

Intet er overladt til tilfældighederne for at beskytte den dyrebare model.





MODELFOTOS: VIDO HRIBAR

JETTEN FI



NYT FRA ROCO

Det svenske el-lokomotiv Dm3 er en kæmpe på 35,25 meter, som vejer 273,2 ton med en effekt på 7200 kW. Tophastigheden er 75 kilometer i timen.

ASEA har skabt forbilledet, og Roco har bygget modellen, som nu kommer i anden omgang udstyret med lyddecoder. Det er en kæmpe både i original og i model, hvor den måler 40,6 cm over pufferne og vejer 835 gram.

Selvom modellen kun egner sig til nordskandinaviske modeljernbanestrækninger, kan også vi andre fascineres, selv om det aldrig bliver 'politisk korrekt' at bruge modellen

Dm3 nr. 1228 ved Katterjokk. Nu venter vi på, at Roco skal fremstille kæmpen i SJs sortblå-design.



FOTO: NICKLAS SAHLBOM



RA NORD

Armaturerne på taget er godt beskyttede af et plasticlåg, der samtidig....



...holder på det tredelte lokomotiv, som så bliver lettere at anbringe på sporet med sine 12 aksler.

på vores danske lavlandsanlæg. Som forbilledet, så er også modellen egentlig tre lokomotiver.

Det var i 1950'erne, de gamle Of-lokomotiver, der kørte malmtoget til Luleå og Narvik, skulle skiftes ud med en variant af Da-lokomotivet. Der blev i første omgang leveret 39 Dm-dobbeltlokomotiver med akslerækkefølgen 1'D+D'1. Det var som et Da-lokomotiv blot med et ekstra drivaksel. De første 24 blev bygget i 1953, og 1960'erne bestilte man yderligere 15. De fik en stærkere motor, en kraftigere ramme, som derved blev tungere, så de kunne trække toget op til 3400 ton. Det var imidlertid ikke nok, så SJ bestilte 19 nye centerlokomotiver uden førerhus, som kunne sættes ind imellem dobbeltsættene. Det tredelte lokomotiv fik litra Dm3, der kunne trække toget på 5200 ton.

På den norske side, på Ofoten-banen,



opererede NSB oprindeligt med 12 El-12 lokomotiver. De blev senere erstattet med kraftigere NSB El 15 maskiner, som i 1979 og årene fremover fik støjdæmpet og moderniseret førerhuset.

Som følge af rationaliseringen i

*SJ Dm3 1221-1240-122
fotograferet separat i tre
dele*

1980'erne flyttedes de fleste af de 20 tilbageblevne Dm-lokomotiver uden mellemled (nu litereret Dm2) sydpå til Bergslagen, hvor de kørte godstog mellem Borlänge og Gävle for i løbet af 1990'erne at blive udrangeret og skrottet.

De brune Dm3'ere i gammelt SJ-design eksisterer ikke mere. Kun et har man beholdt - som museumslokomotiv 976-977-978 på Norrbotten Järnvägs-museum, der fik det i 2004 skænket af malmselskabet MTAB. De resterende Dm3, der fortsat kunne ses på malmbanen, er renoveret og malet i SJs sortblå design med en rød stribe samt påskriften 'Transport for LKAB'.

Det er jo den renoverede Dm3 sortblå-designserie, vi mangler fra Roco. Selvom det gamle brune design er attraktivt, vil det renoverede blåsorte givetvis finde sit publikum, da det så kan køre sammen med malmbanens moderne dobbeltlokomotiv IORE, som ventes helt at overtage trafikken på Kiruna-Narvik.

Roco fortsætter med at



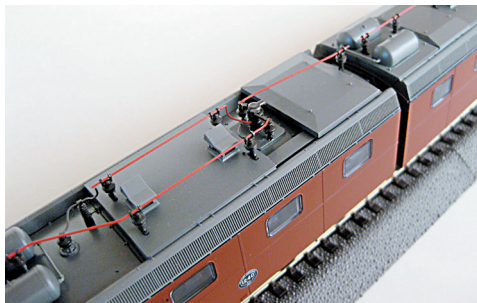
udsende malmvogne i HØ. I sæt med fire ad gangen, har modelentusiasterne i det høje nord chance for efterhånden at få sig en betragtelig samling med forskellige numre.

Der er også helt nye

Dm3 1228 i det gamle brune SJ-design på vej med et malmtog ved Abisko i maj 1992.

Dm3 1219 i det sortblå SJ-design med malmtog ved Narvik den 14. marts 2009.

malmvogne på vej - i første omgang i naturlig størrelse. Mineselskabet Northland Resources har - ifølge det tyske *eisenbahn magazin* bestilt 75 kortkoblede dobbeltvogne hos Kiruna Wagon. De vogne skal være anderledes end de gængse malmvogne, da den meget jernholdige malm ikke egner sig til bundtømning, som det sker hos LKAB. De bliver med runde beholdere, som kan rumme 98 ton malm, og de skal kunne drejes 148 grader ved tømning. De ventes leveret allerede fra



januar 2013. Leveringen skal afsluttes i maj 2014.

De nye malmforekomster skal hentes i Kaunisvaara, der ligger på grænsen til Finland. Først skal malmen læsses op på 90 tons lastbiler og fragtes 170 km til Pitkäjärvi, hvor de skal omlades til jernbanevogne.

Green Cargo har vundet transportordren af næsten 1,5 mill. ton malm om året til Narvik - det svarer til ét godstog på 5000 ton om dagen. Toget kommer til at bestå af 40 af de nye malmvogne. Senere er der planer om at hente 5 mill. ton om året med tre daglige togafgange

Der er mange fine detaljer i tagarmaturerne på modellen af Roco SJ Dm3.

fra Pitkäjärvi. Togene skal trækkes af tre Rm og Rc eller Rd (som er moderniserede Rc) lokomotiver. Rangeringen i Pitkäjärvi og Narvik vil foregå med moderniseret rangertrækraft. Heller ikke Roco bliver arbejdsløse foreløbig!

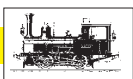


FOTO: WIKIPEDIA / DAVID GUBLER





MY MEGET A PROPOS



NYT FRA ROCO

Vi kan ikke klage over mangel på dansk trækraft. Endnu en My'er er nu på vej til danske hobbyforretninger. Det er denne gang den vinrøde nr. 1123!

Nr. 1123 var ikke født med rilleudstødning - det fik den først efter ulykken i Vordingborg



Det er egentlig ikke så meget nyt, vi kan fortælle, for modellen har nu i Rocos udførelse kørt i snart mange år på danske modelskinner efter at den første gang kom på makedet omtrent samtidig med Heljans. Også den danskproducerede model er udsendt i adskillige nummervarianter. Når nu Roco igen kommer med en model af klassikeren, er det meget nærliggende at bemærke,

I 1993 blev den solgt til Sverige og blev omlitret til TMY. Er lige kommet som model fra Roco.



Er man til My'er, får man aldrig nok af dem..

at det er det samme lokomotiv, som er solgt til Sverige, til Tågakeriet i Bergslagen som TMY 103. Samme type med rilleudstødning er udsendt i Tågakeriets farver som TMY 101 i sensommeren, så en udsendelse af My 1123 var meget a propos.

Vi har ikke tal p, hvor mange My'er der er fremstillet i skala H0 (1:87) i tidens løb, men det er mange, og den aktuelle model er nok heller ikke den sidste - heller ikke fra Roco.

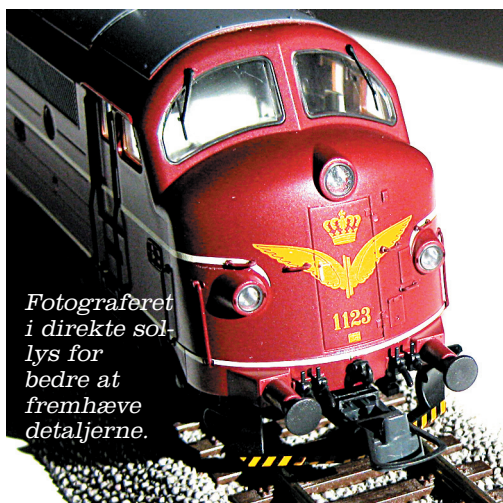
My nr. 1123 er bygget af Nohab (Nydquist & Holm AB) i 1956 som byggenummer 2337. Om den kan man sige, at den har ført en omtumlet tilværelse og overlevet! Den kom til Danmark med færgen fra Hålsingborg den 25. oktober 1956. Ti år senere kom den ud for sin før-



FOTO: ROCO



ste ulykke, såmænd i Helsingør, hvor den løb af sporet og væltede den 5. februar 1966. Det varede ikke længe, før den igen kom galt af sted. Malingen var knap nok tør, før det den 11. juni samme år - med Alpen Expressen på krogen - kørte bag op i et godstog nord for Vordingborg. Den blev afsporet ved sammenstødet, og tre



Fotograferet i direkte sollys for bedre at fremhæve detaljerne.



MODELFOTOS: VIDO HRIBAR



Håndbøjler, vinduesviskere m.m. er monteret fra fabrikken...

personvogne samt fire af Lollandsbanens godsvogne knust.

Dermed var dens karriere imidlertid ikke forbi. Reparationen blev udnyttet til at udstyre den med rilleudstødning. I 1981 mistede den sin vinrøde dragt og blev designmalet i rød-sort, og sådan så den ud, indtil der ikke mere var brug for den. Den vendte hjem til Sverige i 1993, da den blev solgt for 300.000 kr. til

Tågakeriet AB i pragtfuldt sølvgråt design. Nohabs GM-maskiner er ikke til at slide op!

Ulykkesfugl? Først afsporede den og væltede i Helsingør, og nogle måneder senere kørte den bag op i et godstog nord for Vordingborg med Alpen-Express på krogen. Siden har den heldigvis holdt sig på sporet og oplevet en høj alder hos Tågakeriet i Bergslagen.



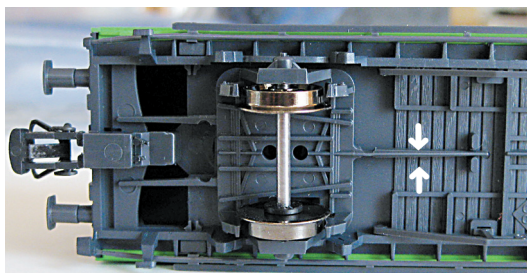
FOTO: DSB / ARKIV JERNBANEN



SVENSK

Både Fleischmann, Norsk Modell Jernbane og Roco sørger for, at modeljernbane-forhandlernes hylder ikke mangler nordiske modeller. De kommer i en lind strøm!

Piktogrammet fortæller, at vognen ikke må køre med åbne skydedøre



Der er kommet endnu en svensk Green Cargo-vogn, denne gang fra Roco - det er en S-GC Hbillns i flot grøn (hvad ellers?) bemaling. Det grønne gør sig virkelig godt, og det 'fænger'... det er noget af det første, man bemærker, når man ser modellen, sågar af tilskuere, der ikke har meget med modeltog at gøre. Vognen

er lidt længere end de gængse vogne, og for at modvirke afsporing er akslerne gjort bevægelige, idet de stabiliseres ved hjælp af elastisk 'stang' (de hvide pile på billedet!)

NMJ (Norsk Modell Jernbane) har udsendt en svensk kølevogn, en af varianterne i en serie SJ litra Grf-vogne med nr.

48024. Det er en vogn, der med fordel kan bruges i international trafik. Da svenskerne havde stort behov for kølevogne, byggede de i 1952 og 1953 642 stykker, som havde samme undervogn som litra G. De havde træpæner hele vejen rundt med luger i begge gavle. Nogle var også pladebeklædt og nogle kørte også med reklamer. De kunne laste 20,5 ton og var tilladt til hastigheder op til 100 km/h. Kølevogn udsendt af NMJ.





Q12 S.J. 502136 bygget hos Gebrüder Schöndorff i 1929 fotograferet i Skoghall ombord i NKLJs overfø-ringsvogn Qo 0480. Billedet er fra 1929. Klor-vognen har haft et langt liv - den fik nye aksler og lejer i 1954, og den blev udrangeret i 1974.

MODEL FOTO:
VIDO HRIBAR

HJØRNE



Fleischmann har samtidig med den danske Sojakage-vogn udsendt Norges første vogn til transport af klor-gas. Forbillederne er begge tyskbyggede, og derfor er modellerne også stærkt tyskinspirerede. Af samme grund er de heller ikke helt i overensstemmelse med hhv. svenske eller danske forbilleder. Men sådan er det så ofte i modeljernbanelivet - hvis man ikke kan få den, man elsker, må man elske den, man får. I dag kan vi så præsentere den svenske vogn, som tilhørte Uddeholms Aktiebolag Skoghallsverken i Skoghall, som der står på vogn-

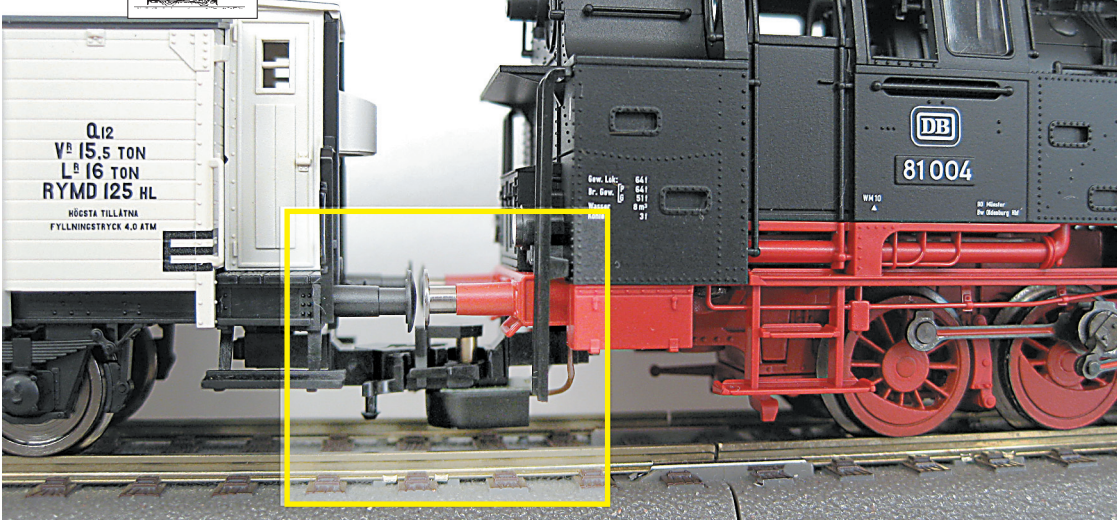
siden. Påtrykket er ikke optimalt, idet det glipper på sidestolperne, men til gengæld er resten flot, som det plejer hos denne tyske producent - man har sågar husket punktum'er efter både S og J i litreringen S.J. 502136. Det var Uddeholm-koncernen, som i forbindelse med sin papirfabrik i Skoghall havde et elektrokemisk værk, hvor den fremstillede klor til brug ved blegning af papirmasse. Der var også andre fabrikker, som havde brug for blegning af papirmassen, og derfor havde man anskaffet flere vogne til klortransport.



Fleischmanns nordiske klor-vogne er begge efter tysk forbillede - den danske er med bremseplatform, den svenske med bremsehus.



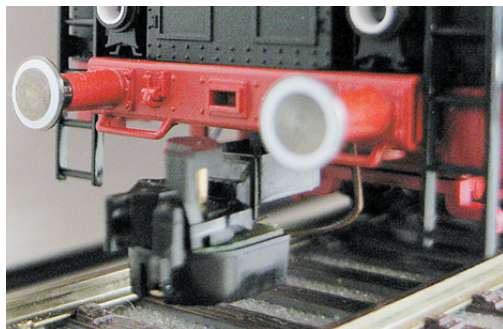
FLEISCHMANN



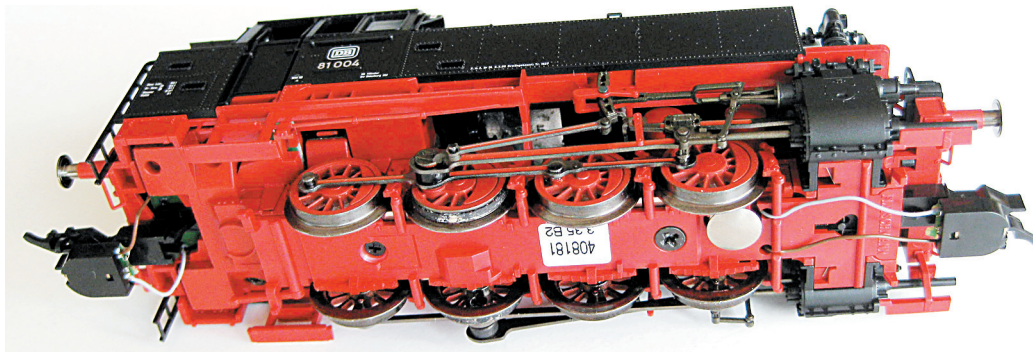
DIGITAL-KOBLING

Fleischmann har nu udsendt en model af BR 81 - Deutsche Bundesbahns rangerlokomotiv med digitalkobling.

Jeg har siden Nürnberg-messen med spænding ventet på at se, hvordan Fleischmann havde tænkt sig at ombygge Profi-koblingen til digital. Personligt synes jeg, det er markedets bedste kortkobling, selvom det ofte kan være besværligt at anbringe den i normskakten på andre producenters vogne.



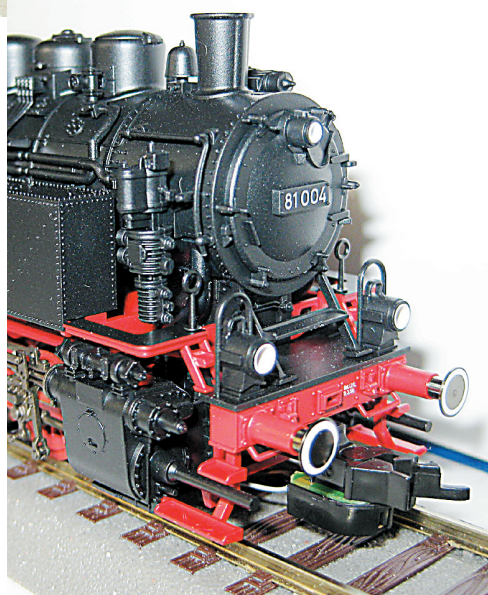
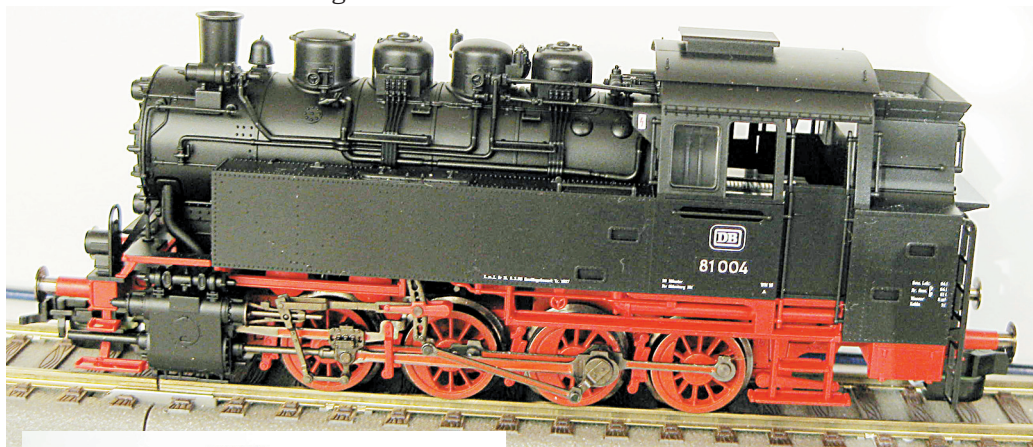
Koblingen i åben tilstand i 0,8 sek.



BR 81 nedefra - afkoblingsskinnen kan ikke bruges, kun den digitale fjernstyring.



Fleischmanns model af rangerlokomotivet BR 81 004.



Profi-kobling er efter min mening den bedste kortkobling - den digitale udgave er det bedst mulige kompromis.

Fleischmann har meget a propos valgt BR 81 004 til formålet, da forbilledet findes bevaret som museumslokomotiv. Det er bygget i 1928 i kun ti eksemplarer af Hanomag i Hannover. I sin tid hos Deutsche Bundesbahn har disse lokomotiver hovedsagelig kørt i Oldenburgområdet beregnet for den tunge ranger-tjeneste. I øvrigt har BR 81 meget til fælles med den 3-koblede BR 80.

Selve modellen er ikke af nyere dato, men ikke desto mindre meget detaljeret og helt på højde med husets bedste. Med sine 11 meter i original og 127 mm i H0 (målestok 1:87) virker lokomotivet ret bastant som i virkeligheden. I H0 vejer den 180 gram. Det var ellers meningen i 1940, at der skulle bygges yderligere 60 maskiner, men disse planer blev som så meget andet forpurret af krigens gang. Underligt nok overlevede samtlige 10 lokomotiver krigen og de blev først i 1963 taget ud af drift.

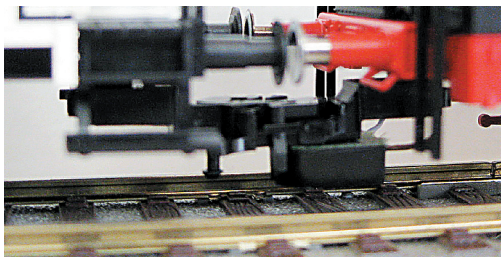
Det var jo koblingen, vi skulle se på. Det lader til, at Fleischmann havde så travlt med at udsende nyheden samtidig

med, at der skulle spares. I æsken lå en vejledning med tekst på dansk (*tak for det!*) omhandlende de modeller, der er forberedt til digital. Min var jo allerede digital og ovenikøbet med digitalkobling, så den passede jo ikke rigtigt... Og den *betriebsanleitung*, der var med i æsken gjaldt lokomotiver til 3-skinne-drift. Og mit var til 2-skinne...hm. Vigtigst var dog den lille folder på de samme seks sprog - ikke på dansk - om, hvordan man betjener digitalkoblingen. Vedlagt var også en slags rettelse til CV-værdier, der var optrykt i vejledningen gældende 3-skinnelokomotiverne. Forvirret? BR 81 blev sat på digitalsporret. Jeg fulgte vejledningen, idet jeg brugte Maus2. Til koblingen i front skulle man trykke på F1 og til køblingen bagest på F2. Ved tryk på knappen åbnede koblingen sig i 0,8 sekunder, hvorefter den blev 'forafkoblet,' og lokomotivet skulle kunne køres væk. Det vil sige: Sådan skulle det også gerne være, men sådan gik det ikke, ikke altid. Der skal tilsyneladende lidt mere modstand til, før lokomotivet slipper vognen. Det hjælper dog, hvis sporet hælder den *rigtige* vej, og i så fald er vognens eller togstammens vægt underordnet.

Derfor er mit råd: Prøv lokomotivet hos din forhandler for at se, om digitalfunktionen opfylder dine forventninger. Hos mig fungerede koblingen på plant spor bedst ved en togstamme med flere vogne og derved større vægt, og naturligvis fungerede den allerbedst, når lokomotivet blev afkoblet på en lille rangerbakke.

Hvis man bruger lokomotivet analogt, kan digitalkoblingen selvsagt ikke fjernstyres. Og som Fleischmann bemærker i vejledningen, digitalkoblingen kan ikke bruges på en afkoblingsskinne. Det skyldes konstruktionen, som dårligt kunne blive anderledes. Det er jo og bliver et kompromis, når - dengang Profi-koblingen blev opfundet - ingen havde nogen anelse om digital drift.

V. H.



Sammenkoblet...

PUFFER I LANGE BANER

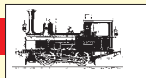
Kasper Bang Jensen og hans nye firma Dekas har udsendt de første løsele til modeltog.

Mange læsere vil kende Kasper Bang Jensen fra hans tid hos *hobby trade*. Siden han søgte 'nye udfordringer', kunne han alligevel ikke holde sig fra modeljernbane. 'Det er som med gamle cirkusheste', siger han. Og nu har han også grundlagt et firma, Dekas, som fremstiller løsele til jernbaneentusiaster, der bygger selv.

- Efter jeg nu fik tid og lyst til at bygge modeltog igen, gik jeg i gang med at fær-

30+ NY DEC

Tams har netop sendt en pressemeddelelse ud med omtale af firmaets nye decoderserie med betegnelsen serie 30 plus.



digi TALT

Af Gert Johansen

En nye decoderserie giver som regel flere funktioner, lyd eller en mere universel anvendelse - dvs. DCC, MM mm, men ikke denne gang.

Decoderne kan selvfølgelig forstå både DCC og MM og fås også med og uden lyd. Det vil sige, decoderen uden lyd indeholder faktisk lydene - klokke, signalhorn og fløjte. Desuden er decoderen uden lyd forsynet med en SUSI forbindelse, så lyden efterfølgende kan udvides til det fulde omfang.

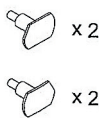
En anden nyhed er muligheden for at styre en servo med den ene af funktionsud-

Puffer - lost-wax støbt (H0 1:87).

Et udsnit af Dekas' katalog.

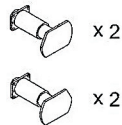
DK-A-1001

Personvogns-pufferhoveder til udskiftning på modeller af CL(-E, -S), DB, DC, DM m.fl.



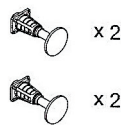
DK-A-1002

Personvogns-puffere til bl.a. CL(-E, -S), CC, AL, BL, AD/AY, DB, DC, DM, Bhs m.fl.



DK-A-1003

Kurvepuffere (4-slids) med ø 4,2 mm hoved til godsvogne bl.a. Q, PF, PJ, HJ(I), IG m.fl.



diggøre nogle af de byggesæt, jeg havde liggende, siger Kasper Bang Jensen. Men så opdagede jeg, at jeg manglede nogle ordentlige løsdele og en del stumper...

Hvad gør man så? Kasper Bang Jensen fandt et skandinavisk støberi og indgik et samarbejde. For støberiet har udviklet et nyt bronzemateriale og en støbeteknik, der er meget velegnet til modeltog. Med den nye teknik kan man støbe flere detaljer og - tyndere.

- På den måde har jeg kunnet støbe puffer med pufferhoveder, der er 0,3 mm tykke og det er - *tyndt!* - siger han.

DekaS er i første omgang kommet med forskellige puffertyper til selv- og ombyg, og pufferhoveder til udskiftning på diverse industrimodeller. Der kommer ligele-

des trin, der passer til DF-modeltogss modeller af DB, DC og DM. (DB kom tidligere fra Trinbrættet Århus, hvortil trine- ne også passer.)

Om sine fremtidsplaner siger Kasper Bang Jensen:

- Jeg er allerede i gang med at konstruere de næste løsdele, som kommer på markedet til efteråret.

Løsdelsproduktionen er for ham kun en bibeskæftigelse, da han er beskæftiget med at lave CAD-tegninger og mekanik til industrien.

- Så man kan godt kalde mig en avanceret køkkenbordsproducent, siger han spøgefuldt. Alle er velkomne til at stille forslag til nye løsdele på mail kbj@dekas.dk 

ODERSERIE FRA TAMS

gangene. Nok ikke så interessant i størrelse H0, men i størrelse II giver den en række muligheder for nye funktioner - eksempelvis dørlukning eller styring af pantograf.

Den rigtige nyhed er imidlertid en helt ny måde at anvende nutidens decoders indbyggede miniprocessor på.

Tams har indbygget to kontaktsteder, der kan programmeres til at udføre funktioner, som udløses, hvis kontaktstedet kortvarigt forbindes til stel - eksempelvis ved hjælp af en reedkontakt placeret i lokomotivet, og den udløsende magnet placeret i sporet.

Mulighederne er mange, så her skal blot nævnes nogle eksempler:

Toget fløjter eller bruger horn ved 'giv agt' eller ubevogtede overkørsler, eller

- etablering af pendeltog - toget kører ind, passerer magneten, der udløser funktionen, toget standser, skifter retning, foretager et tidsbestemt ophold, og sætter i gang.

Kun fantasien sætter grænser.

Endelig kan decoderen programmeres til

mere komplekse handlinger som udløses ved at bruge blot en af decoders funktioner. Eksempelvis ved at aktivere funktionen for telexkoblingen - rykker lokomotivet mod vognene, så koblingerne løsnes, telexkoblingen aktiveres og lokomotivet rykker i modsat retning væk fra vognene.

Også her er der flere programmeringsmuligheder.

Tams kom først. Hvornår ser vi tilsvarende fra andre producenter?

Jeg behøver selvfølgelig ikke at nævne, at decoderen kan 'tale' RailCom plus og fås med stik efter NEM 652, PluX22 og 21MTC. Dog oplyses det ikke, om 21MTC er efter NEM normen eller NMRA normen.

Derimod ser det ud til, at Tams med denne nye serie har valgt ikke at udgive en variant til brug for Märklins universalmotor.

Prisen er normal ca. 30 EUR uden lyd og 75 - 80 EUR med lyd.





Formstøbt
plastic yder
ekstra beskyt-
telse.

VI SI'R SKÅL!!!



DE SKÆVE

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg altid har haft en svag-
hed for skæve
eksistenser - på
modelspelet.

Da Fleischmann kom med de bayerske WKW-vogne (Weinkesselwagen dvs. vintøndevogne), var de et oplagt emne til samlingen. De vil også gøre sig godt i både epoke II eller III togstammer. Om de nogen sinde har været i Danmark, vil jeg stille mig stærkt tvivlende overfor, men på mit anlæg skal de være velkomne sammen med alle de andre 'sjove'

*Lukket vogn til vintrans-
sport, Vintønder er place-
ret i hver ende af vognen.*

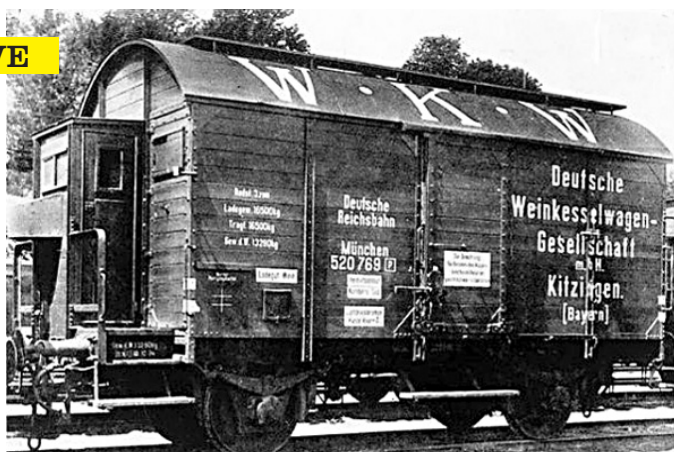


FOTO: WIKIPEDIA/WABW



MODELFOTOS: VIDO HRIBAR

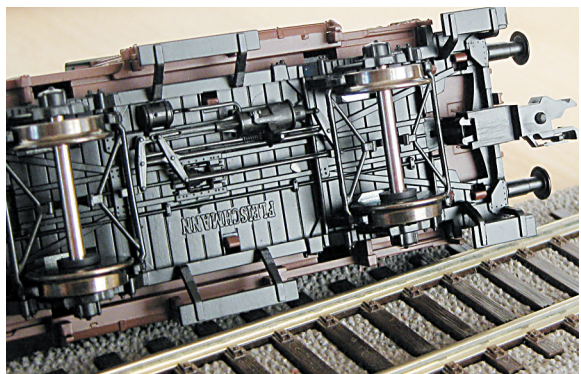


vogne. Vognen måler kun 90 mm og vejer 'sølle' 45 gram. Ikke desto mindre virker den kompakt og bastant. Skydedøren kan åbnes, så man kan se de to vinbeholdere, der står i hver ende af vognen. Derfor også en advarselstavle på vognsiden om, at beholderne skal fyldes ligeligt af hensyn til vægtfordelingen. Jeg mindes ikke, at jeg har set vinen transporteret i model i lukkede vogne. Min første vinvogn var fra Märklin - det var to tønder på en toakset vogn. Siden kunne man se vine transporteret i almindelige tankvogne til FDBs vinlager i Svendborg. Som altid er der en forklaring på, hvorfor tyskerne transporterede i lukkede vogne. Dels ville de beskytte vintønderne for den stærke sol (eller kulde) og hindre, at de kostbare dråber

Vognene er med mange flotte detaljer. Skydedørene kan åbnes, så man kan kigge ind til tønderne. Også undervognen er meget detaljeret. Mens hjulpladerne på DR-vognen er skinnende blanke, er de gråmalede på den bayerske vogn.

endte som vineddikke, inden den nåede frem, og dels for ikke friste svage sjæle på mellemstationer til at bore hul i siden og stille deres tørst. Vinen blev ellers oprindeligt transporteret i tønder, men fra 1910 begyndte man at lukke dem inde i trækasser, særlig i Italien og Schweiz. I Frankrig foretrak man fortsat at transportere vinen i tønder. Der kom for alvor gang i tysk vinvognbygning efter krigsslutningen i 1918. Det nystiftede Deutsche Weinkesselwagen Gesellschaft bestilte 300 vogne, deraf 180 lukkede, men det viste sig, at det var en fejlinvestering, og de blev derfor mellem 1922 og 1928 videresolgt til fa. Erman Metzger & Co. og dets datterselskaber i Italien, Jugoslavien og Schweiz. At der blev bygget så mange vogne i Tyskland til resten af Europa skyldes dels, at de indgik som betaling af krigsskadeerstatning til Frankrig, og at den tyske inflation gjorde, at de var ret billige i anskaffelse. Vinvognene har egentlig ikke kørt hos Deutsche Reichsbahn i ret mange år. Fleischmann har udsendt både epoke II og III-versionen af vinvognen. Der findes også en tredje version, den italienske i grå farve og uden bremseklodser, fremstillet i samarbejde med A.C.M.E. - Den opmærksomme køber af vognene vil bortset fra den flotte model også lægge mærke til den ændrede emballalage. I forvejen var der ikke meget tilbage at ønske, men nu ikke blot ligger produktet i et fast leje i en gennemsigtig plastic æske, det er yderligere beskyttet af et stykke formstøbt plastic, der følger modellens form og således yder produktet yderligere beskyttelse under transport.

V. H.





Danmark er også blevet en anerkendt vinproducent. Vores vin vandt sågar en pris i Italien!



TILBEHØR

Så hvorfor ikke også dyrke vin på et modelbaneanlæg? På vej til vores lollandske sommerhus kører vi forbi en vingård, hvor vindyrkeren, som ikke er uden humoristisk sans, har døbt den 'Højbakke-vingård', selvom hans ædle drue vokser i noget, der mere ligner et hul i jorden end en bakke.

Høsten hos den lollandske vinbonde er ikke stor nok til, at den kunne berettige til investering i to vogne og et par trækdyr som på vore billeder - mindre kunne gøre det. Hos den tyske figurproducent Preiser kan man for rimelig penge få det grej, man behøver, hvis man vil kaste sig ud i vinproduktion i skala HO. Jeg har fo-

tograferet Preisers tilbehør i originalemballage, så læseren kan få et indtryk af, hvad man får for pengene. Figurerne er flot støbte og detaljerede. Det er sydlandsk vinhøst som i virkeligheden, og hos mig vækker det minder fra min kroatiske barndom og september hos farmor ude på landet. Det var en tid, før cola var kommet til Europa, vi børn ikke var overvægtige og læskedrikken var hindbærsaft fortyndet med kulsyre vand fra sifonflasken. Fra den tid har jeg også et uforglemmeligt minde. En slægtning kom på besøg medbringende et par flasker nypresset vinmost. Jeg var ikke ret gammel, da jeg fik smag for den søde most, så jeg drak et helt glas for kort efter at dejse om på hovedet ned af stolen, og ramte stengulvet. Jeg fik mig en kæmpebule og en lærdom for livet, hvad der sker, når man ikke kan tåle mosten!

V. H.

*Druerne
fragtes
hjem til går-
den, hvor
vinpressen
venter.*



VERDENSREKORD

Fleischmann fejrede sin 125 års fødselsdag med at fremstille verdens længste skinne. Det blev til 125 meter ud i ét stykke Flex-skinne og en plads i Guinness' bog over verdens rekorder!



FLEISCHMANN 125 ÅR

Flere tusinde modelbaneentusiaster fejrede Fleischmanns 125 års jubilæum ved et festarrangement i Heilsbronn, der ligger i Midtfranken, i den tyske fristat Bayern. Det skete den 13. oktober, hvor man samtidig gjorde det vellykkede forsøg på at fremstille verdens længste skinne i H0 (skala 1:87) og komme i bogen af 'Guinness World Records'. Det blev til en skinne ud i ét stykke, der målte 125 meter!

Nøjagtig på slaget 10 åbnede porten



Også publikum hjalp de ansatte med at 'trække' den lange skinne ud af maskinen. Det tog et par timer at sætte verdensrekorden.



til firmaets hovedsæde, og der var både 'trængsel og alarm', som om det var jul. Mange ville ind i de hellige haller, hvor modeller af usvigelig kvalitet bliver fremstillet. Og sådan var det hele den skønne efterårsdag, hvor publikum kunne opleve, hvordan en container kunne blive påtrykt med et motiv, man selv havde tegnet.



Forretningsfører Jürgen Singer kunne glæde sig over 5000 besøgende.



Der var også mange gode tilbud.



Publikum kunne følge med i produktionen...

Nøjagtig kl. 11 gav forretningsfører Jürgen Singer startsignalet til, at maskinen kunne gå i gang med at fremstille '125 års skinnen'. Centimeter for centimeter voksede skinnen, der snart lignede en slange, som snoede sig båret af menneskehænder gennem festeltene, der blev rejst til lejligheden. Det tog altså sin tid at 'strikke' rekorden sammen. Kl. 13.30 var det så vidt, at

Bayerns indenrigsminister Joachim Hermann bekræfter med sin underskrift, at Fleischmann har sat verdensrekord med fremstilling af en skinne på 125 meter



man kunne proklamere, at målet - 125 meter Flex-skinne var nået. Det blev verificeret af selvste Bayerns indenrigsminister, ja, mindre kunne ikke gøre det - Herr Joachim Hermann, der med sin underskrift bekræftede, at verdensrekorden var hjemme. Der blev klappet, mens Fleischmanns ansatte kunne ånde lettet op: Maskinen klarede opgaven med bravour!

Mens arrangementet med verdensrekorden blev afviklet, kunne de mange besøgende komme ud at køre med et lille damptog på fabriksområdet eller kigge på et af flere modelbaneanlæg i forskellig skalastørrelse eller forsyne sig med nogle af de gunstige tilbud i dagens anledning. Også den nye digitalcentral Z21, et fælles Fleischmann-Roco projekt, blev præsenteret og demonstreret. Her var det den unge generation, som med krum hals kastede sig ud i trafikken og styrede toget via iPad, mens forretningsfører Jürgen Singer kunne glæde sig over en vellykket dag med 5000 besøgende fra nær og fjern.



Folk kom fra nær og fjern til Fleischmanns fest.



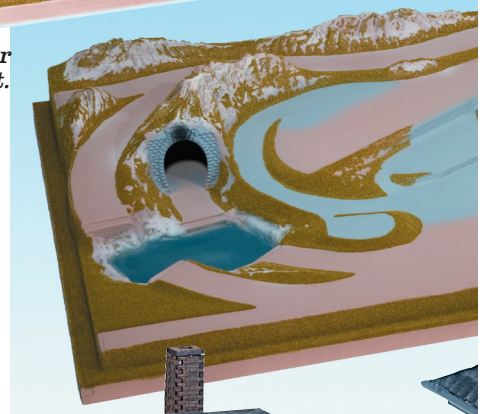
'Ekspert' i gang med at styre tog fra iPad.



Man kunne også køre med rigtig damptog.



Sådan kan anlægget se ud, når det er bygget færdigt.



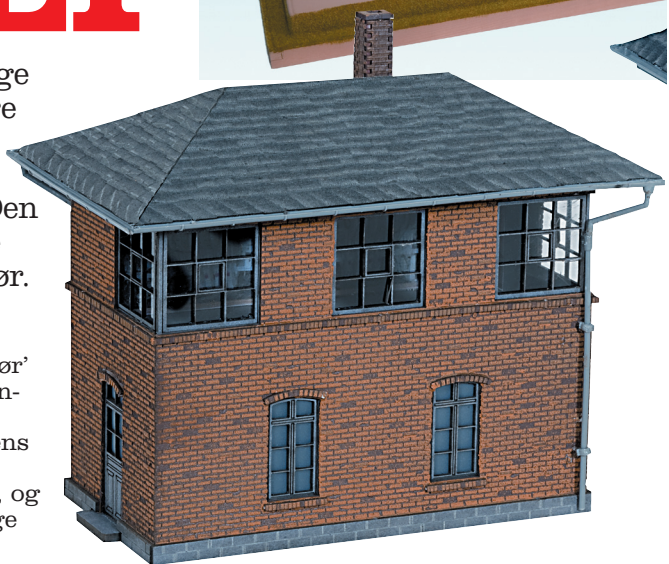
KOMPAKT HJÆLP

NOCH er kendt for sine færdige 'anlægsbunde'. De findes i flere forskellige skala-størrelser, er bygget på et fast underlag og følger en bestemt sporplan. Den kan man så følge og 'supplere ved hjælp af forskelligt tilbehør.

Vi bringer billeder af den nyeste - 'før' og 'efter' - sådan som den leveres i handelen og en færdigbygget, som den kunne tænkes se ud efter producentens forslag. Det forudsætter, at man selv leverer de nødvendige skinner og tog, og at man yderligere køber de nødvendige bygninger, træer m.m.

Anlægget, der blev præsenteret på Nürnberg-messen i år under navnet 'Fertiggelände Tannau', måler 160 x 100 cm og fylder ca. 28 cm i højden. Mindre gør det også, men efter min mening er det et minimum af plads, der skal til, hvis man har valgt at køre i skala H0 (1:87). Som det fremgår af billederne, er det et kompakt lille anlæg, med begrænsede køremuligheder - men et sted skal man begynde, og så kan man altid drømme videre.

Hvad får man ud over grundpladen, der er bygget på en solid træramme med



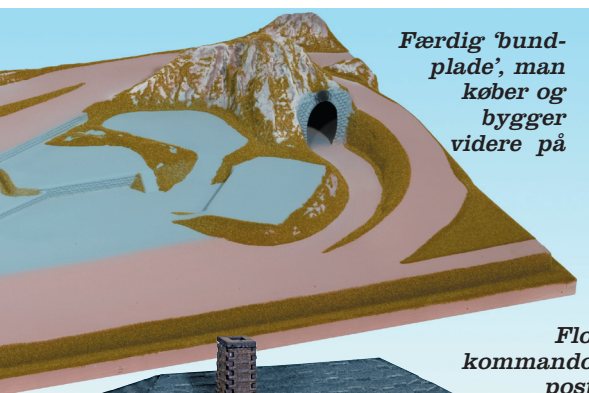
nogle græsbeklædte og håndkolorerede arealer for de 270 euro, som NOCH anbefaler 'grundpladen' skal koste? Det bliver to tunnel-portaler og det nødvendige til etablering af tunnelpassagen, samt brobyggesæt i H0. Desuden er der vedlagt sporplaner til de, som har valgt hhv. Märklin C-skiner eller Fleischmanns Profi, Rocos geo-LINE eller PIKOs A-spor, alle i skala H0, eller TT-Modellspor i skala TT (1:120). På disse sporplaner kan man aflæse, hvor mange skinner der er plads til, eller som man



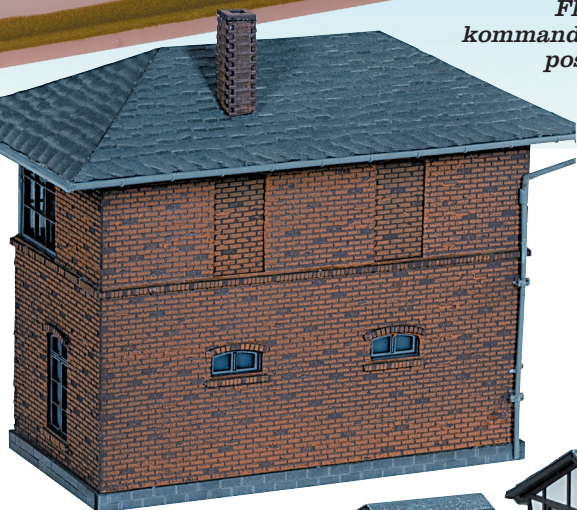
TILBEHØR

får brug for. Sidst og ikke mindst får man også en DVD med mange gode råd til at bygge videre.

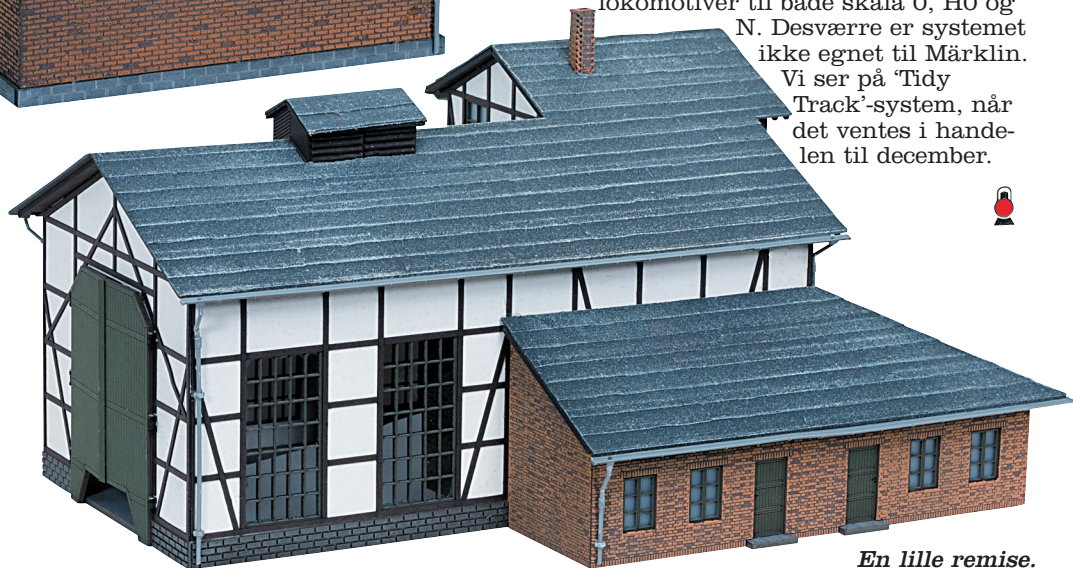
Hvis man kigger på anlægsplanen, vil man se, at der er plads til to ovaler dvs. to strømkredse plus et industrispor, der



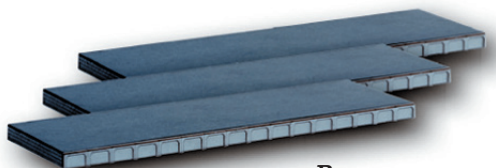
Færdig 'bundplade', man køber og bygger videre på



Flot kommandopost.



En lille remise.



Perroner som byggesæt, der kan formes efter behag.

fører til en eventuel lagerbygning.

Sporplanen egner sig ikke til store lokomotiver og togstammer med lange vogne, derimod til små lokomotiver og helst korte vogne.

FLERE BYGNINGER AF LASERSKÅRET KARTON

NOCH fortsætter med at udsende nye byggesæt af laserskåret karton. De her på siden viste modeller af kommandopost og remise efter bayersk forbillede er efter min mening ikke så meget anderledes end, at de i mangel af bedre kunne bruges på et dansk privatbaneanlæg. Byggesættene koster ifølge NOCH hhv. 40 og 70 euro, er håndpatinerede og fremstillede - som det fremhæves - i Tyskland. Vi prøvebygger byggesættene, når de kommer i handelen januar. og fortæller herom i *banen on-line*.

Der kommer også et sæt perroner (3 stk. a 27,1 x 8,3 cm), som man vil kunne forme og tilpasse med en skarp hobbykniv efter eget behov.

Fra det amerikanske Woodland Scenics sælger NOCH fra december et rengøringsystem til både skinner og lokomotiver til både skala 0, H0 og N. Desværre er systemet ikke egnet til Märklin. Vi ser på 'Tidy Track'-system, når det ventes i handelen til december.



DANMARK

Danmarks
Radio har på
sin HD-kanal
sendt seerne
på en gratis
togrejse lan-
det rundt



UD AT SE

af Vido Hribar

Flere læsere ringede eller mailede i efterårsferien for at gøre opmærksom på en serie TV-udsendelser optaget fra lokomotivførerplads. Sidst jeg tog imod et opkald fra en venlig læser, 'sad' jeg i toget på Ringkøbing station dvs. i min lænestol foran TV-apparatet i Nakskov og ventede på, at der skulle fløjtes afgang til Struer. Vores tog kom fra Esbjerg. DR HD tog seerne med på en enestående rejse Danmark rundt. Det var video optagelser uden



Endnu et
stop - denne gang i Ydby på vej fra
Struer til Thisted.

andre kommentarer end baggrundsstøj, der nåede ind i førerummet. Selv tror jeg, jeg nåede at køre med på de fleste

ALLE FOTOS: DR HD
tage fra TV-skærmen

Under det fleste
af vores rejser
krydsede vi med
persontog. Her
arriverer Arrivas
LINT fra Thisted.
Vi ventede på det
i nogle minutter i
Snedsted og talte
biler, der krydse-
de sporet, så
længe bommen
var oppe. En
skøn sommerdag
i skønne Thy.



PÅ SPORET



Bedsted Thy - stationen står der endnu, men der er tilsyneladende også et 'læskur'. Måske er der heller ikke brug for mere? Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ved det...

rejsestrækninger, siddende sådan på første parket. Det var jo et TV-kamera, der 'sad' der, men oplevelsen var den samme, som om det var en selv.

En ting er at rejse med toget og se ud ad vinduet fra et passagersæde, noget helt andet at sidde foran og nyde udsigten - sporet, der strækker sig snorlige mod horisonten eller slanger sig gennem landskabet, mens hjulene hviner gennem



Indkørsel i Bedsted Thy - vi kører ind i sporet til højre.



snævre kurver. Er man modeljernbaneinteresseret, er turen ikke mindst den rene svir. Og god inspiration, når man skal opbygge modellandskaber.

Nogle af strækningerne, som DR tog os med på, var jeg særlig interesseret at køre igennem. Derfor 'steg jeg op i



Også i Hvidbjerg står stationsbygningen endnu, men også 'læskuret'. Er stationen mon solgt til anden brug?

toget' i Rødby Færge. Selve stationsområdet var en nedslående oplevelse. Engang grænsestation fyldt med godstog og international persontrafik, med pas og toldkontrol, med en duft af den store verden, i dag en ukrudtsbevokset ødemark, der ligner jeg ved ikke hvad. Man skammer sig på færdrelandets vegne over det første håndssindtryk, udenlandske rejsende får, når toget kører i land fra færgen og standser ved perronen.

Man trøster sig med, at det nok skal blive bedre om 10 år, når tunnelen under Femer Bælt er etableret med en lidt anden linieføring og en ny station i Rødby, som de lokale forlanger, skal anlægges.

Så var der afgang mod hovedstaden! Selv om jeg har tilbragt hele mit voksenliv i Nakskov, har jeg aldrig kørt fra Rødby Færge til Nykøbing F.! Så det var nok så spændende. På den korte rejse til Nykøbing,

kørte vi tre gange forbi lange og rustne overhalingsspor. Det er efterhånden mange år siden, godstogene krydsede her! På Nykøbing F. fik et glimt af



Vi kører ind i Thisted - vi nærmer os målet.



Til højre i billedet skimtes havet.



Det er nok år og dag siden, der var brug for denne fritrumsprofil. Sporene er også væk og borte ligesom sporet i baggrunden fører ingen steder hen.



At dømme efter sporresterne, har Thisted som endestation haft en pæn størrelse. Her endnu en spor-skifterest med manglende hjertestykke og længere henne (billedet nedenfor) er yderligere et spor afbrudt.

Regionstogets IC2 til Nakskov. og ellers ilede vi videre mod Storstrømsbroen. Endnu et langt overhalingsspor før broen, der har set sine bedre dage. Kører man over broen i bil, ser man hvor nedslidt den er, med beton, der er ved at smuldre væk. Fra togets førerrum ser broen ikke så 'farlig' ud, men der er ingen tvivl om, at der skal en ny dobbeltsporet jernbanebro til, hvis højhastighedstog skal føres over Storstrømmen. Vi får se, hvad det bliver til, når den tid kommer.



Stationsbygningen skimtes midt i billedet...

På min lænestolsrejse gennem Danmark har jeg ellers ikke set et eneste krydsende godstog. Måske fordi jeg denne gang ikke har kørt på København-Padborg. Det var imidlertid påfaldende, at der heller ingen godsvogne var at se på diverse stationer. Undtagelse var nogle ganske få formentlig udrangerede

godsvogne eller også materiel, der tilhørte banedanark. Altså gods er totalt forsvundet, hvis man ser bort fra de tog, som bruger Danmark som gennemgangsland til hhv. Tyskland eller det øvrige Norden med private operatører. At godstrafik er flyttet fra danske jernbanespor over til landets motorveje er selv-



Thisted station - med kun to spor, hvoraf kun det ene synes for alvor at blive brugt.

Engang har der
nok været mere
liv på Thisted
station ved
Struer-togets
ankomst end
den sommer-
dag, da DR HDs
kamera-hold
besøgte byen.
Men sådan for-
går alverdens
herlighed lige-
som den rejse
jeg netop har
foretaget fra
min lænestol...



følgelig ingen overraskelse. Tilbage har vi nu blot store sporarealer med masser af plads og rangermuligheder uden, at der er noget at rangere med. Ellers er sporene simpelt hen taget op som på DRs billeder fra Thisted.

Til gengæld kan man glæde sig over, at persontrafikken endnu lever i bedste velgående, og at der i de senere år er sket en fornyelse af materiellet, selvom man kan sætte et spørgsmålstegn ved de rejsendes komfort i disse nye tog. Mange steder er også stationsbygningerne enten solgt til andre formål eller revet ned til fordel for diverse 'perron-

skure', hvor det ikke er nogen fornøjelse at opholde sig i i rusk og regn, især ved togforsinkelser eller togaflysninger.

Hvorom alting er, har min lænestolsrejse med DR i efterårsferien været en ubetinget succes. Jeg har oplevet tog og smukke landskaber og rejst på kryds og tværs i dejlige Danmark. Derved har jeg også fået en masse inspiration til et nyt modeljernbaneanlæg, som jeg endnu skylder mig selv. Jeg skal også med næste gang, DR HD tager os med på en rejseferie! Den bør man ikke gå glip af!



Hertil og så ikke længere...denne middagsstund. Samme dag nåede jeg endnu et par ture fra Vemb til Lemvig og fra Næstved til Roskilde. Ikke at forglemme turen fra Helsingør til Hillerød. Jeg glæder mig allerede til næste togferie med DR HD!



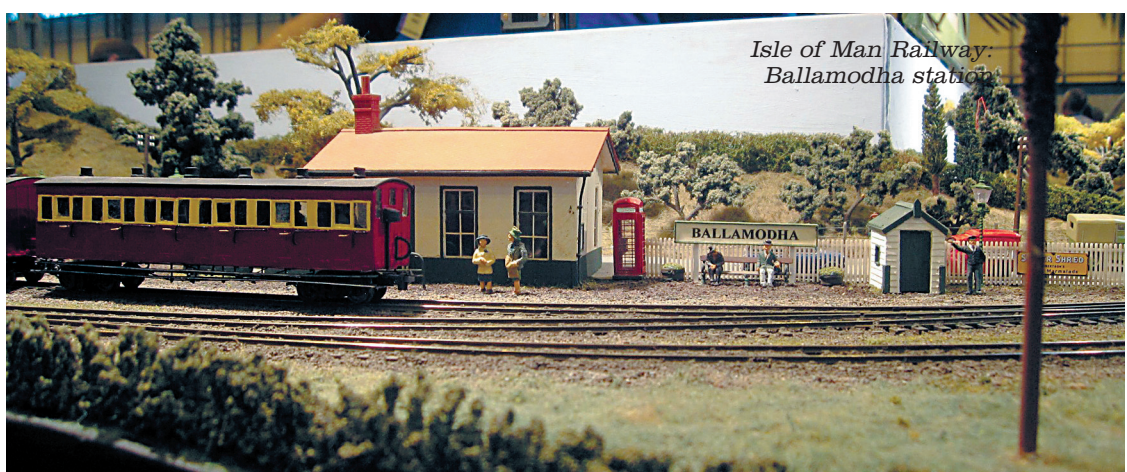
Sidst i november er der igen Warley Show i Birmingham. *Sven van der Hart* har sendt os en appetitvækker fra udstillingen i 2011.

UDSTILLINGS- BILLEDER

Egentlig skulle vi have bragt denne reportage allerede i februar, men den uafklarede situation i forbindelse med ophør af *banens* trykte udgave gjorde, at det ikke blev til noget. Tilbage havde vi en serie flotte billeder, som jeg mener læserne ikke skal snydes for. De er ligeså aktuelle i dag som den dag, da de mange anlæg blev vist på Englands vigtigste modeljernbanetræf.

Modeljernbaneudstillingen i Birmingham hvert år i november er et *must* for alle briter, der interesserer sig for den ædle hobby. Sidste år var der 16.000 besøgen-

de, og der bliver nok ligeså mange i år. På denne landets største udstilling kan man se mange anlæg for det meste i spor 0, 00 og N, men der udstilles også mange andre

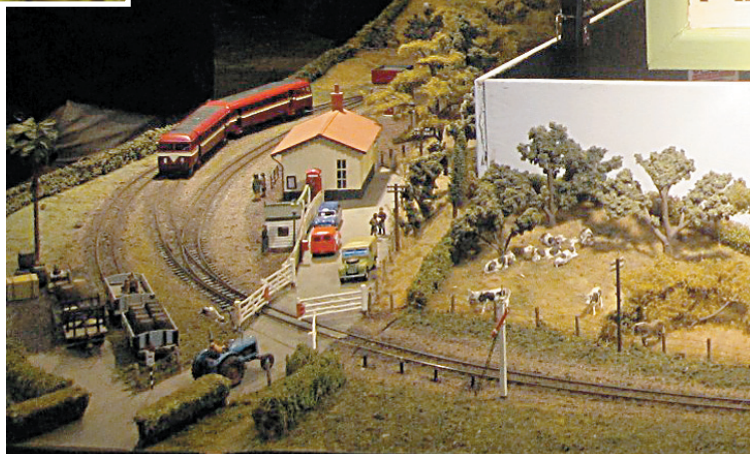


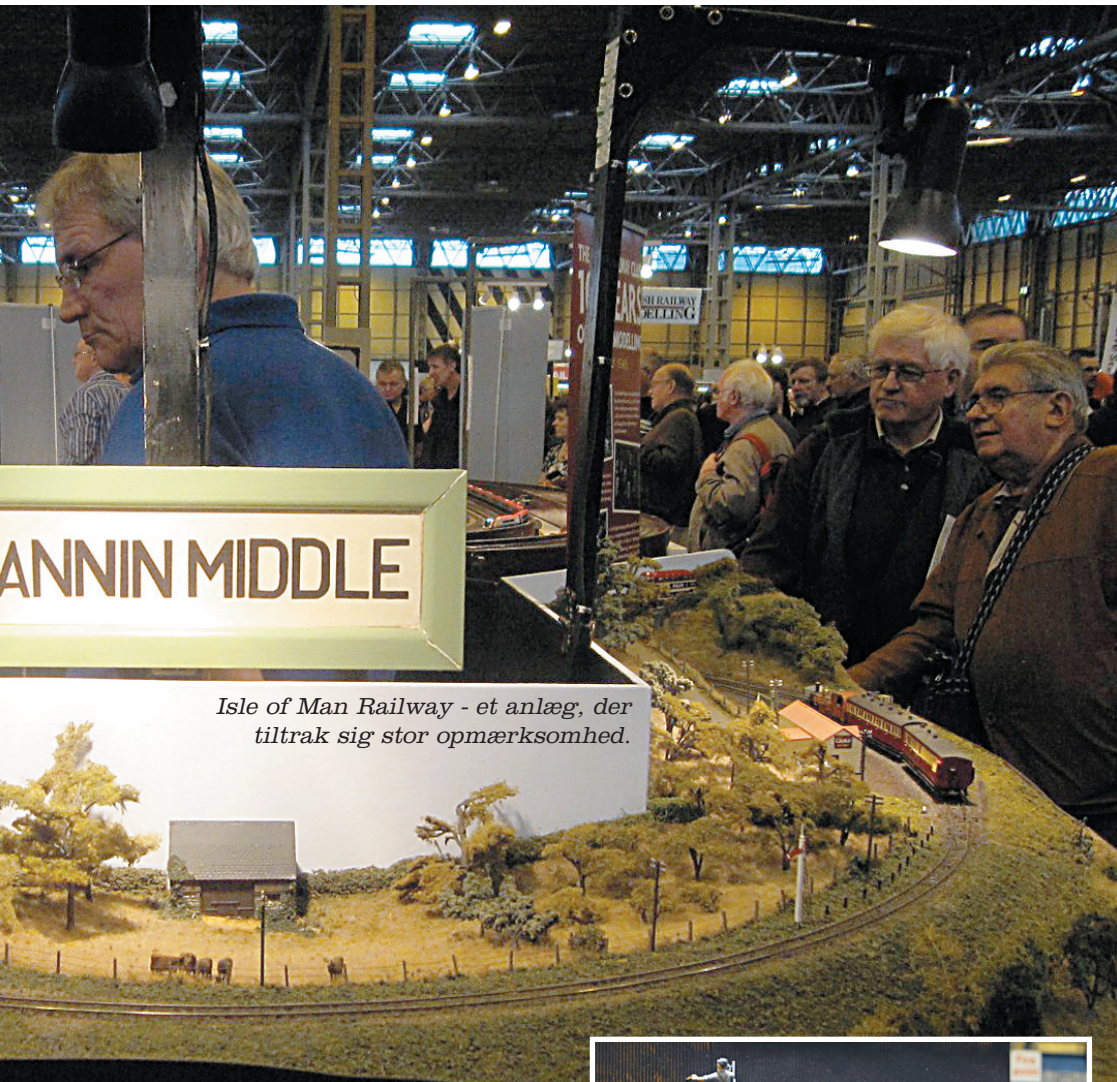
Isle of Man Railway:
Ballamodha station



skalastørrelser. Kvaliteten af anlæggene er som regel meget høj, og det er imponerende, at der kun er få gentagelser af anlæg, vi allerede har set året før.

Det er selvfølgelig anlæg med britisk forbillede, men der er også anlæg med udenlandske motiver set med britiske øjne. Der var også inviteret internationale modelbyggere, så der var en rig mulighed





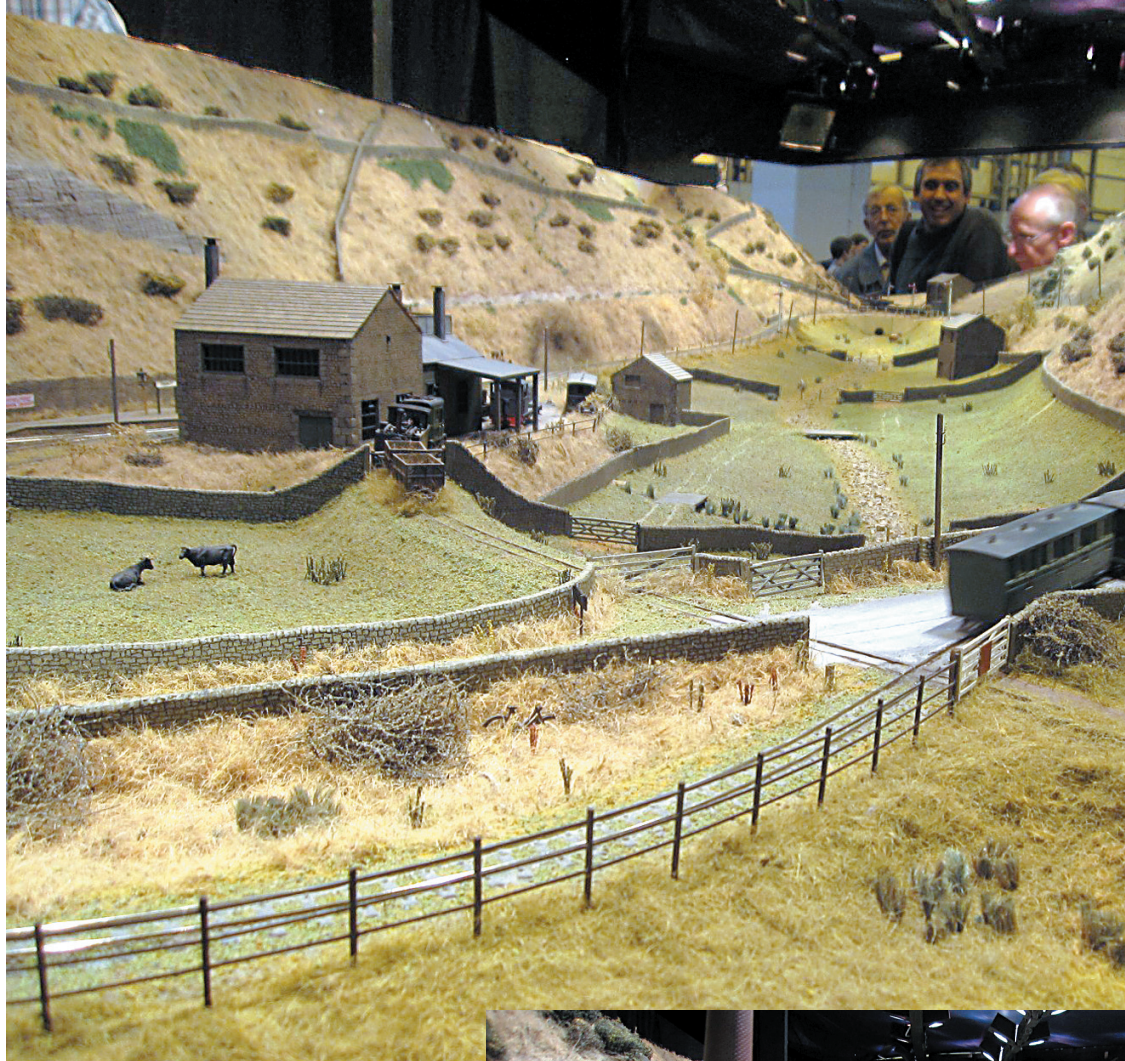
Isle of Man Railway - et anlæg, der tiltrak sig stor opmærksomhed.

for de lokale at se, hvad man bedriver ovre på Kontinentet. Af skandinaviske udstillere var der selvfølgelig Heljan som en skattet gæst igennem mange år, og der var Scanrail Society, som dyrker Norden som tema. Der var snak og hygge - der vistes et dansk og et svensk anlæg modelleret med rigelig fantasi. I England er der ikke mange, som ved,



Ingen røde pølser - her handles te!





Et utrolig flot landskab med livlig jernbanedrift alle vegne på kryds og tværs. Det er smalspor med mange spændende detaljer!

hvordan det virkelig ser ud, så alle detaljer ikke altid svarer til forbill-det, men der er ingen, der beklager sig over det.

Warley show'et, som udstillingen også hedder, er et slaraffenland for selvbyggere. Der kan man træffe mange forhandlere, der falbyder de 'skøreste' og de mindste komponenter til modeltog, som overhovedet kan tænkes. Det eneste problem, som en modelbygger fra kontinentet kan komme ud for, er byggesæt og togdetaljer i afvigende skalastørrelser. I Storbritannien kører man med spor 00, og det er målestok 1:76 mod





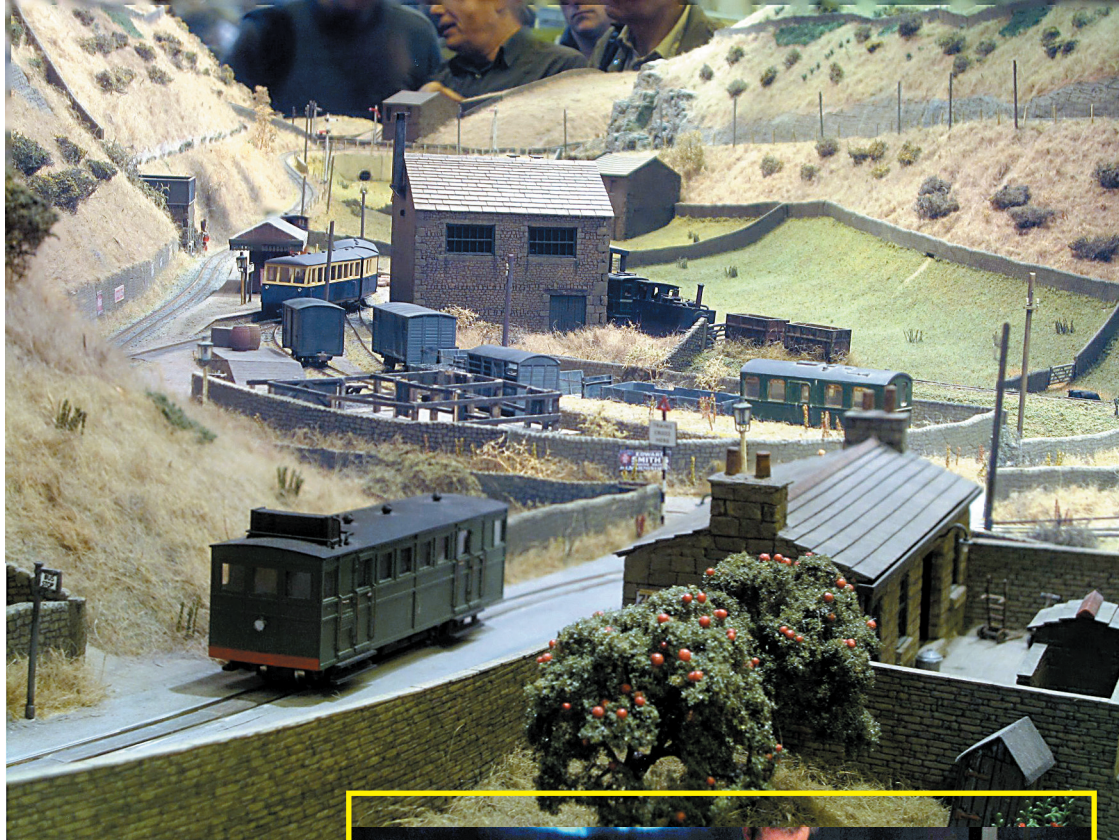
Rigtig gamle dage - scener foran indgangen til Price Arms Hotel ...

vores 1:87, mens spor N svarer til målestok 1:148 mod den europæiske N, der som bekendt er 1:160. Kun spor O er den samme i Storbritannien og på Kontinentet og kan godt blandes.

Skalastørrelsen forekommer mindre interessant, når man ser på det store udvalg af materialer og værktøj, som man ikke skulle tro, fandtes. Og sådan er det, fordi mange her i landet er uddannet i at arbejde med metal og med træ. De må have en del mere



Det er så autentisk og så engelsk - men hvad gør de, når køer lægger sig på skinnerne til højre i billedet?



Fascinerende vidder, og så en kompakt bebyggelse, hvor pladsen til tog er sparsom og trang...

sløjdundervisning i skolerne, end vi har det herhjemme. Det forbavser hver gang, hvor mange klubber og foreninger der findes i Storbritanninen. Hvis du er interesseret i et særligt tog eller et jernbaneselskab, land eller epoke eller årstal, så findes der altid mindst en klub eller forening, hvor du kan være med. Og på



Der blev også plads til et stykke Italien...



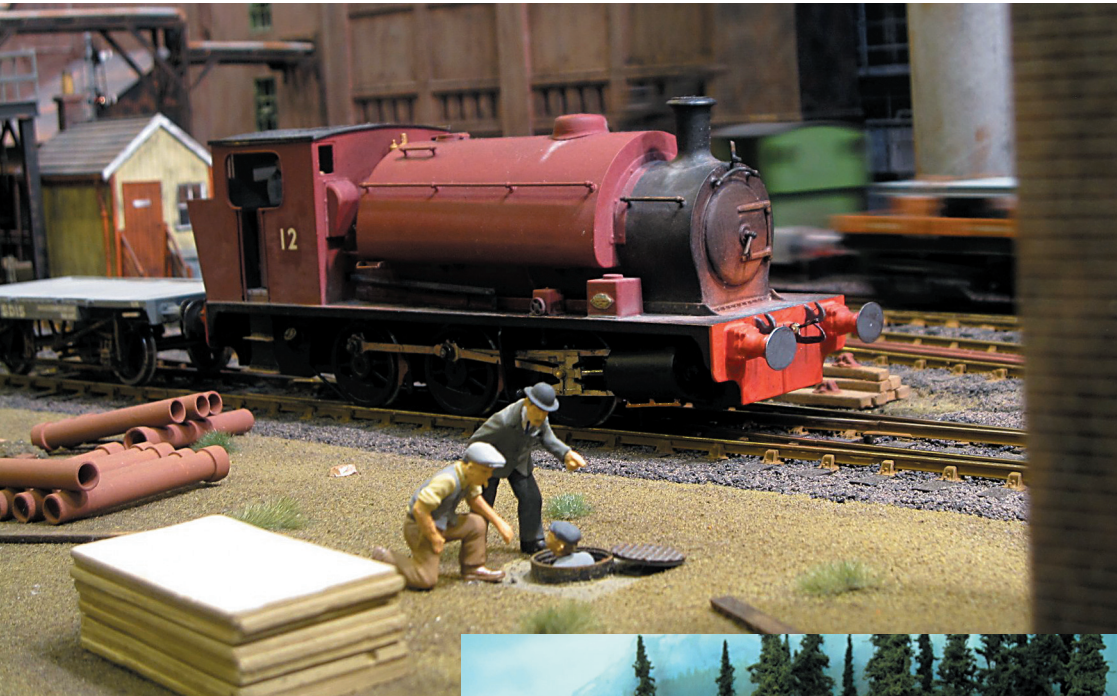


Det er ikke så underligt, at England 'drager' med sine romantiske landskaber, hvor tiden på sin vis er gået i stå. Dernæst gamle huse og den charmerende byggestil ...

*Nedenfor:
En norsk
skinnebus kører
over
en stålbro.*



udstillingen kan du også altid træffe specialister, som kan demonstrere husbygning, patinerung, brug af forskellige materialer for dig eller også hjælpe dig med et godt råd, hvis du f.eks. kaster dig ud i lokomotivbygning. De vil besvare dine spørgsmål med stor entusiasme, og har du et teknisk problem, som du ikke kan



Et par stykker af slagsen havde vi også i Danmark. Et saddeltanklokomotiv kan ses hos Nordsjællands Veteranog.

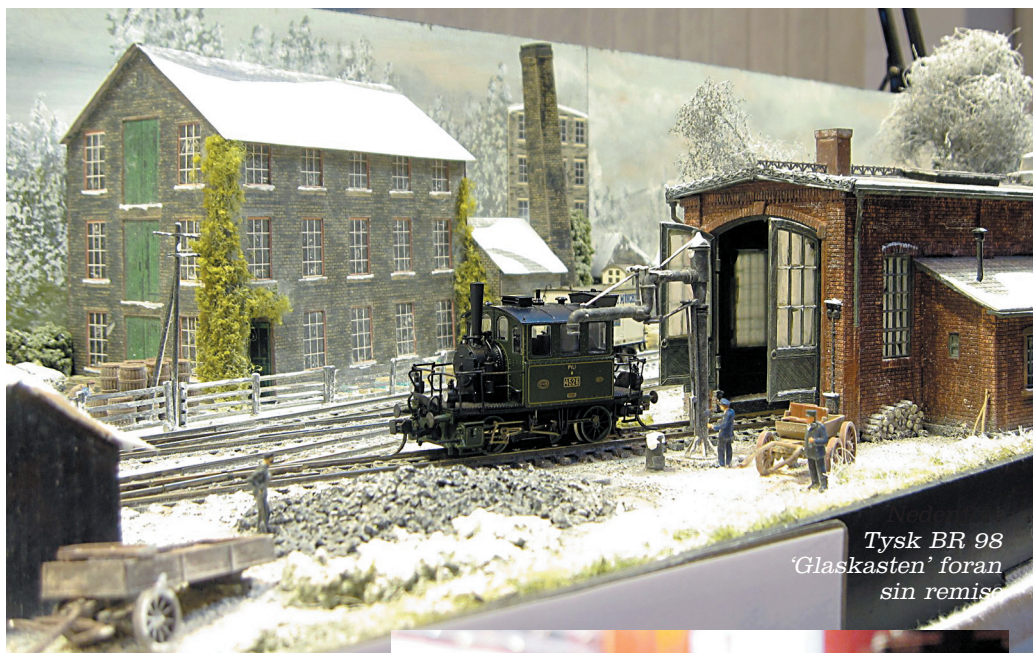
finde ud af, er der stor sandsynlighed for, at de har en løsning, som du kan få med hjem!

Selv om modelbanen er i fokus, er der tradition for, at man udstiller et damplokomotiv i skala 1:1. Sidst havde de endda to - og det var endnu en tydelig demonstration af viljen til beva-



Et moderne tog fra British Rail i fuld fart, mens arbejds-kolonnen venter ved siden af dobbeltsporet.

Maskindepot med remise og diesellokomotiver, der venter på den næste tjenesteopgave. Læg mærke til det ret voldsomme knæk på tankvognen til højre i billedet.



ring af de britiske jernbane-kulturminder. I forvejen har de store samlinger af veteranog, og det virker, som om de vil redde både revl og krat og sætte det i køreklar stand koste, hvad det vil.

Det ene af de udstillede lokomotiver var et med hjulstillingen 0-6-2, Great Northern Railways nr. 1744, der nu ejes af Great Central Railway i Loughborough i



Smalsporet damplokomotiv - også kendt fra amtsbanerne i Sønderjylland før genforeningen.





Nr. 1744 konstrueret af Nigel Gresley - der også stod for den legendariske 'Flying Scotsman'.

Leicestershire. Det blev bygget i 1921 og konstrueret af Nigel Gresley, som også har designet det legendariske lokomotiv 'Flying Scotsman'. Det udstillede nr. 1744 kom til Loughborough efter et ophold hos Keighley & Worth Valley Railway. Det har kørt 1,2 mill. kilometer på de 90 år, det var i drift. Den første million har det tilbagelagt indtil 1958. I 1963 blev det købt af Gresley Society, som nu ejer og plejer det.

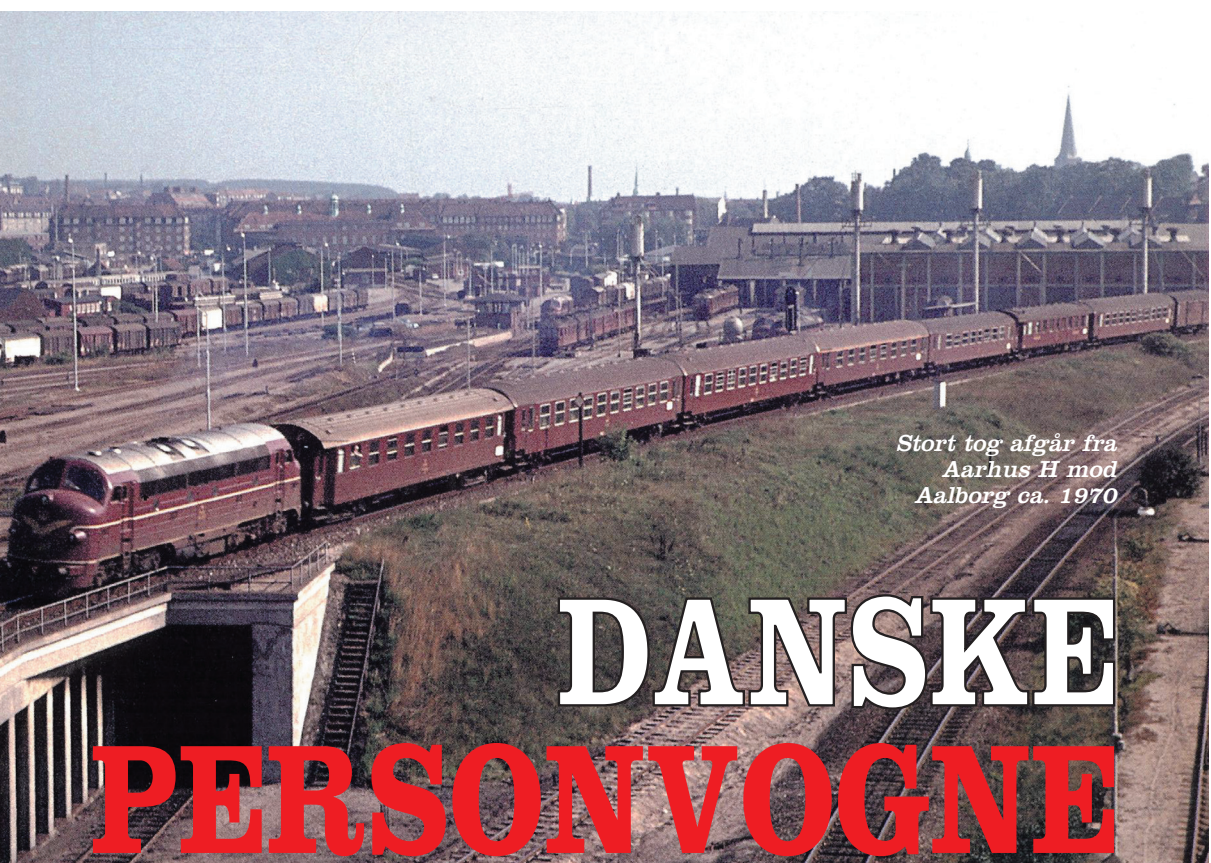
Det andet lokomotiv, der var udstillet, hedder 'Gertrude', var meget mindre og kører på smalspor. Det blev bygget i 1918 og indledte sit arbejdsliv ved en jernmalmmine i Sydenham ved Banbury, Oxfordshire. I 1925 kom det til et jernværk, der ligger ikke så langt fra Birmingham, hvor Warley show finder sted. Det blev udrangeret i 1959 og har siden været i privateje samt ligget 'på værksted'. Da restaureringen ingen ende ville tage, blev det til sidst overta-

get af en gruppe entusiaster, som gjorde arbejdet færdigt og præsenterede det for publikum første gang i 2009. Nu er det udstillet på et smalsporsmuseum i Wales.

Den 24. og 25. november er der igen udstilling i Warley, og der er over 95 modeljernbaneanlæg at se. Udstillingsområdet ligger tæt på Birminghams lufthavn, og der er mange hoteller i nærheden. Så hvis du tænker på at besøge Warley, afsæt hellere hele weekenden til udstillingen. Der er rigeligt at kigge på!



Det tog 50 år at renovere 'Gertrude' - og også hun blev reddet.



*Stort tog afgår fra
Aarhus H mod
Aalborg ca. 1970*

DANSKE PERSONVOGNE

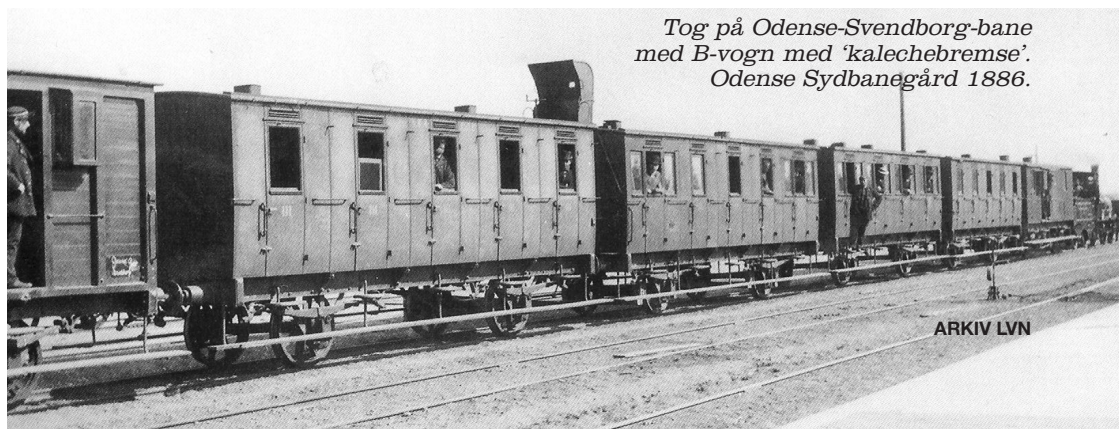
Sjældent har jeg været så begejstret for en jernbanebog som for *bane bøger* i sommer udsendte monumentalværk 'Danske Personvogne' skrevet af Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen.



NYE BØGER

Af Vido Hribar

Der ligger mange års hårdt arbejde bag denne bog, som på 264 sider i moderne format 23,5 x 25 cm skildrer danske jernbaners personvogne igennem de sidste 150 år. Det er en utrolig detaljeret skildring af udviklingen og en gennemgang af vogntyper, som overrasker i både antal og mangfoldighed. Normalt ville man mene, at godsvognene langt oversteg antallet af personvogne, hvad både art og typer angik, men overraskende nok tager man fejl. Bare ved at blade i bogen med henved 800 illustrationer bliver man som

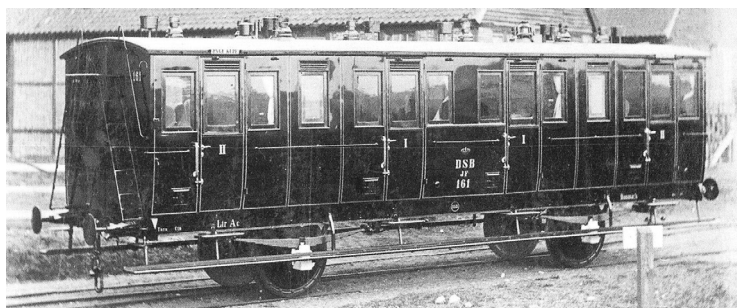


*Tog på Odense-Svendborg-bane
med B-vogn med 'kalechebremse'.
Odense Sydbanegård 1886.*

ARKIV LVN

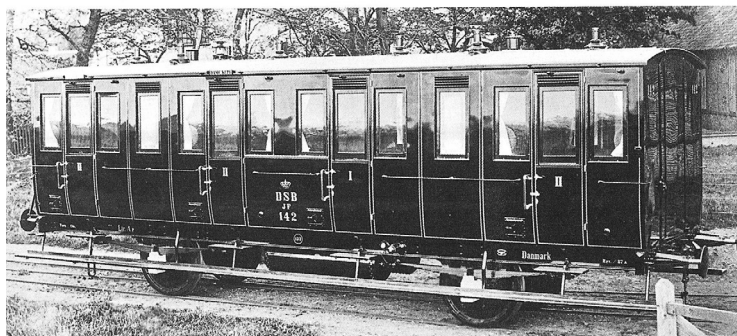
DSB-JF Ac 161, bygget af Scandia i 1885 og endnu med lav vognkasse. Fra 1934 CA 100 betegnet som 'reserveambulancevogn'. 1938 nr. 163, 1940 Ambulancepersonvogn 20, Udrangeret 1952.

FOTO: SCANDIA / JMJK



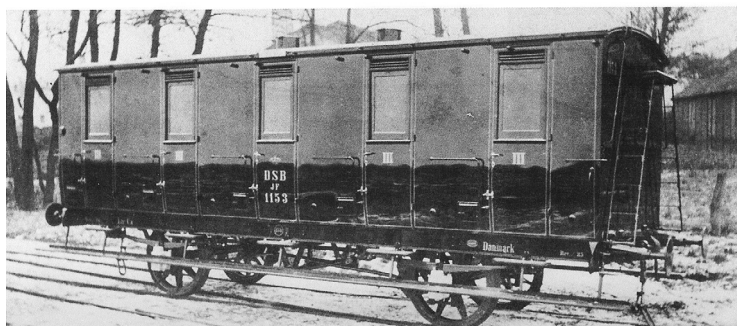
DSB-JF Af 142, bygget af Scandia 1887 med høj vognkasse. Fra 1893 DSB AD 142, 1934 CA 141, udrangeret 1937.

FOTO: SCANDIA / JMJK



DSB-JF Cb 1153, leveret af Scandia i 1885 som en af de første. Vognen har endnu den lave højde på 3344 mm. Ved siden af dørene ses de små låger til briketovne under sæderne. Fik sidevinduer omkring 1895, udrangeret 1934.

FOTO: SCANDIA / JMJK



glad togentusiast 'taget på sengen' og må spørge: Var der virkelig så mange forskellige? Det var der, og de er vist afbildet allesammen. Her kan man især glæde sig over sort hvide billeder, som ofte i mange bogudgivelser har været af alt for ringe kvalitet, fordi diverse reproanstalter ikke var opgaven voksne. Ikke i bogen om 'Danske Personvogne', hvor forlaget har valgt de helt rigtige samarbejdspartnere - bbgrafisk og Tarm Bogtryk.

Det må have været et kæmpearbejde at finde frem til alle de mange illustrationer, som er leveret af mange jernbanefotografer gennem tiderne. Der er en lang navneliste - ingen nævnt, ingen glemt, men uden deres entusiasme og flid ville dansk jernbanehistorie og dermed vores hobby ikke være den samme.

I indledningen bringes en meget sigende grafik, hvorefter det fremgår, at det sam-

lede antal personvogne hos DSB toppede samtidig med kriseårene i 1920' og 1930'erne for i perioden 1940 til 1990 at opleve en jævn nedgang, der omkring 1990 får et nyt knæk og fald, som først i 2010 begynder at flade ud til det niveau, vi oplever i dag.

Den nærmere forklaring læser vi i bogen: 'Ved sammenslutningen af DSBs to maskinafdelinger øst og vest for Storebælt i 1893 var der i alt 790 vogne, næsten kun kupévogne. De fåtallige toakslede gennemgangsvogne var de åbne 'skovvogne'. Antallet af personvogne var størst omkring 1928, hvor der var 1925 vogne. Den mest brogede periode lå omkring 1930 til 1940, hvor der var flest vogntyper i drift. Det markante fald i antallet af personvogne fra 1990 til 2000 (276 vogne) hænger sammen med anskaffelse af talrige togsæt. I 2012 er der kun



De toetages vogne var med deres lavtloftede indretning mest velegnede til transport af børn. Vognene blev i deres sidste år (1920'erne) mest benyttet i særtog med ferieborn. Afskeds scene på København H. ca. 1925

FOTO: DJ

112 personvogne tilbage, alle dobbeltdæk-kervogne.

Alt efter påvirkningen udefra ændredes og fornyedes stilarterne. Det begyndte jo naturligt nok med den tyske stil med Altona-Kiel i 1844, og den forplantede sig til Sjællandske jernbaneselskab (1847), toakslede vogne (1863) og de to-etages samt Sjællandske DSB og Ringe-Faaborg.

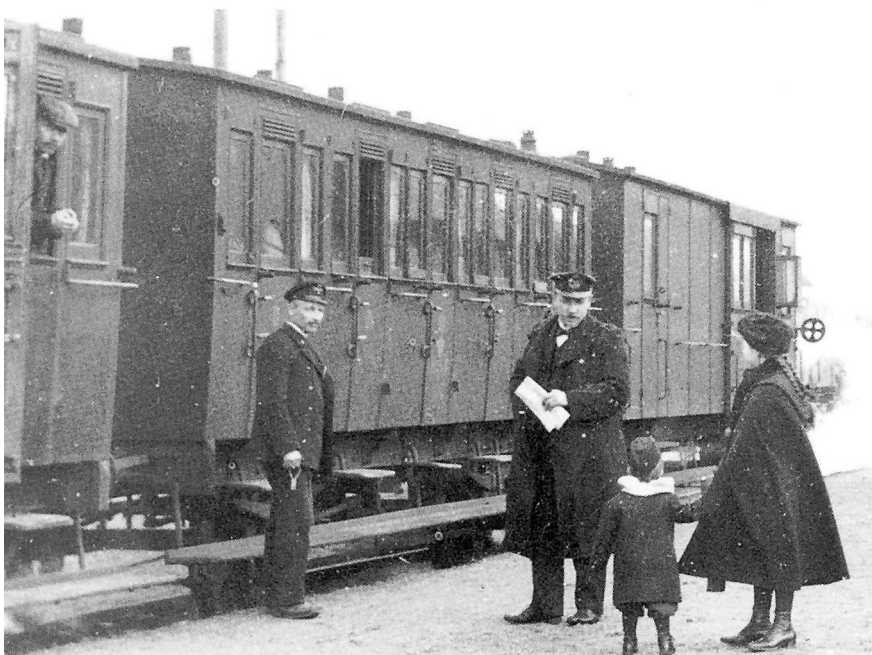
Den engelske stil fik vi med Südschleswigsche Eisenbahn (1854), Nørrejylland (1862), de engelske mål blev skiftet til metermål i 1876, og i 1885 kom Scandia ind billedet igen frem for udenlandske producenter.

DSB standard blev indført fra 1894 med kupévogne, derpå fulgte toakslede vogne og bogievogne, og så var der diverse privatbaneudgaver.

Det var en utrolig spændende tid, da

man kunne skifte diligencen med jernbanevogne og komme hurtigere og mere bekvemt frem, selv om man i vore dage ville betakke sig for den komfort, man bød passagererne i den første tid. Jeg citerer:

- Kupéernes indretning var ret besked, selv på de fine klasser: På I og II klasse var der skillerum helt op til taget, heder det i bogen. De polstrede sæder var beklædt med lyseblåt klæde på I klasse og gråt klæde på II klasse. Væggene var beklædt med voksduk, og på gulvet var der et kokostæppe. Der var hverken bagagenet, askebægre eller gardiner. Kun I klasse havde sidevinduer, mens II og III klasse måtte nøjes med det lys, der faldt ind gennem vinduene i dørene. På III klasse udgjorde de lave ryglæn den eneste adskillelse ind til nabokupéerne, bortset



BE-vogn med II kl. kupéer ved gavlene og III kl. kupéer i midten, her efter monteringen af sidevinduer på III klasse omkring 1895. Oprindeligt sjællandsk BA-vogn i helårsudgaven med rigtige sofaer på II klasse. Vedde, 1903.

FOTO: HGA



DSB BJ 665, bygget i England i 1868 som kombineret I, II og III kl. vogn JFJ M 11, senere MA 452. Ombygget med damesalon engang mellem 1887 og 1891. Udrangeret i 1931 og reserveret Jernbanemuseet, København Godsbanegård 1997.

FOTO: JOHN SCHØLER NIELSEN

fra de fire vogne med en skillevæg i midten. Opvarmning om vinteren fandtes ikke. Belysningen var olielamper, der blev stukket ned gennem huller i taget. I de fine vogne var der tre lamper anbragt i kupéskillerummene, således at de kunne oplyse to kupéer på én gang. I tredjeklasse vognene var der én lampe, anbragt midt i vognen.

Dette gjaldt Sjællandske Jernbaneselskab, navnlig København-Roskilde 1847. Der var også noget, der hed 'Damekupéer' indført på Sjælland i 1870 efter forsøg fra 1862. Kupéer var mærket med et skilt 'Damer' ved vinduet i døren. Da der kom sidevinduer på III klasse, kom skiltet derhen. Indvendig var kupeerne beskiltet 'Ikke Rygere'. Damekupéer var indrettet fortrinsvis på III klasse, lidt

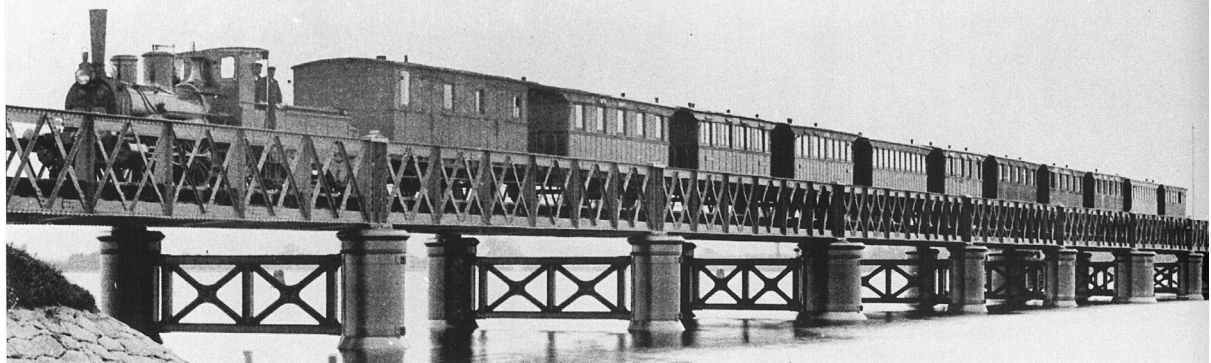
færre på II klasse og næppe nogen på I klasse.

De rejsendes bekvemmelighed var omtalt i 'Dagbladet' den 11. januar 1864, der skrev: 'Paa den jyske Jernbane er der, ifølge 'Aarhus Stiftstid.' truffet den Foranstaltning, at der i 1ste og 2den Klases Kupéer er anbragt Fodvarmere, bestaaende af lave Jernkasser, som fyldes med ophedet Sand, og hvorpaa der lægges et tæppe til at sætte Fødderne paa. Det er at vente, at Det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse vil være tilbørlig indigneret over sin jyske Kollegas Bestræbelser for at imødekomme Publikums Ønsker.'

Forholdene i det jyske var åbenbart blevet uacceptable på flere måder, og enden på det hele blev, at den danske stat over-



Tre slags privatbanevogne ved Skagensbanen. Fra venstre motorbivogn F 1 fra 1927, sidegangsvogn B 11 fra 1924 og senere moderniseret med lukkede endeperroner og til sidst stålvogn F 4 fra 1937. Skagen 1966. FOTO: LVN.



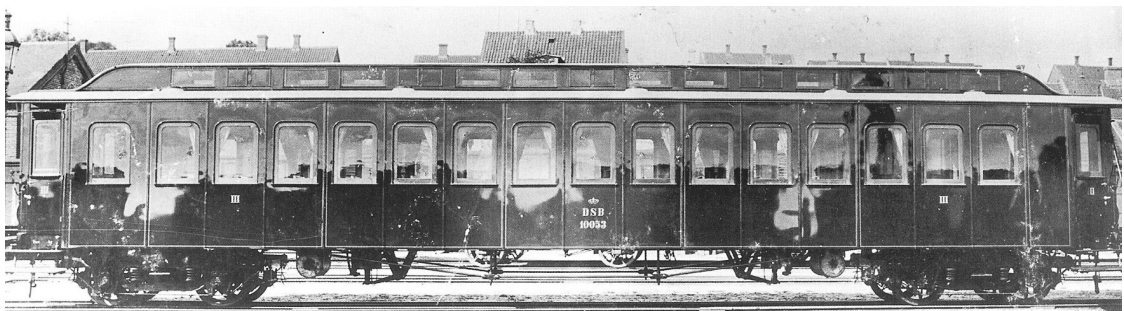
Stort tog på vej over den nyrenoverede Guldborgsundbro i 1899, måske fotograferet i anledning af Lollandsbanens 25 års jubilæum. Toget er udelukkende oprangeret af vogne fra Falsterbanen (1872) og Lollandsbanen (1874)

FOTO: DJM

tog de jysk-fynske jernbaner i 1867.

Privatbanerne og deres løsninger får også en fyldig omtale i bogen. Derfra kommer også den amerikanske indflydelse ind på danske spor. Det er F. J. Rowan, der havde arbejdet ved baneanlæg i Canada, og som i 1862 overtog stillingen som cheffingeniør på vognfabrikken

'Hvide Mølle' i Randers, der satte sit præg på vognbygningen. Især efter at have købt 'Hvide Mølle', gav han den navnet 'Randers Jernbanevognsfabrik' og indledte samarbejdet med C. F. Tietgen, datidens største finansmand, der var engageret i jernbanebyggeri. Derfor fik Rowans fabrik ordren på vogne til Det Lolland-



DSB CL 10053 ved leveringen fra Scandia i 1894. Indvendigt ombygget i 1934 og endeligt udrangeret i 1945 som Co 2521 .

FOTO: SCANDIA / JMKJ.



Falsterske Jernbaneselskab, der åbnede sin første hovedstrækning Orehoved-Nykøbing F. i 1872.

Rowan, der var engageret i bygningen af Maribo-Bandholmbanen, leverede personvogne af den 'amerikanske' type i meget kort to-akslet udgave. Det karakteristiske ved disse vogne var, at de havde centralkobling, men da banen i de første år ingen forbindelse havde til andre baner, var dette intet problem. Da Lollandsbanen åbnede i 1874, indgik Bandholmbanens vogne i en fast stamme med en rejsegodsvogn i hver ende og ind-

C-vogn indvendigt i 1890'erne, før vognene fik elektrisk belysning. Vognen har reversible sæderygge efter amerikansk forbillede, så man selv kunne vælge hvilken vej man vil sidde. For enden til venstre for midtgangen ses damekupéen.

FOTO: DJM

rettet som 'koblingsvogn' med almindelige puffer og koblinger i den 'yderste' ende. Stammen synes anvendt i fast løb på Rødby-Maribo-Bandholm. Senere blev vognene forsynet med normale puffer og koblinger samt større hjul, så pufferhøjden blev den normale.

Navnet Busse kan man ikke komme uden om, hverken senior eller junior. O.F.A. Busse (sen.) kom til Danmark i 1846 fra Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie og blev den første sjællandske overmaskinmester. Han havde bragt tidens byggestil med. Sønnen, Otto Frederik August Busse (jun.) var de jyskfynske statsbaners maskinchef, der tegnede det rullende materiel til banerne. Det var nogle små letbyggede vogne med lakeret teaktræsbeklædning. Siden blev han kendt for konstruktionen af DSBs P-maskiner, til sidebaner i 1882 og den store i 1907. Fra 1. januar 1893 indtil

Waldegg konstrueret et europæisk kompromis - en gennemgangsvogn med storrums dvs. en sidegang med adgang til separate kupéer som adgangsvej fra endeperronerne. Dermed kunne kupévognens mange sidedøre i vognsiderne forsvinde og vognkassen gøres bredere, da der ikke skulle være plads til togpersonalets udvendige adgang til kupéerne.

Busses næste projekt gjaldt storrumsvogne efter amerikansk forbillede. I 1894 anskaffede DSB tre bogievogne med lyskasse i taget og med midtergang i et stort rum. Vognen havde dog en særlig damekupé i den ene ende og i den anden ende et klosetrum med adgang fra endeperronen. Vognene var tiltænkt tredje klasse. De tre vogne bar umiskendeligt præg af deres amerikanske forbillede, men var dog udstyret med DSBs standarddetaljer så som lampesteder til olielamper og vinduer i trærammer til at skyde ned i vogn-



Fredericia ca. 1927. Tagrytterbogievogne dominerer. I midten R-maskine med stort tog til Aarhus, og til højre en K-maskine med endnu et stort tog. I baggrunden endnu en R-maskine med tog. Et typisk billede fra først på eftermiddagen, når landsdelsforbindelsen fra København var ankommet, og de rejsende skulle fordeles over hele Jylland.

1910 var han chef for DSBs samlede Maskinafdeling, og det lykkedes ham at præge personvognsudviklingen i mange år.

Sidst i 1890'erne var den vigtigste opgave at standardisere det rullende materiel. Der kom nye lokomotiver, og der skulle også nye vogne til. Inspirationen kom fra amerikanske storrumsvogne. Omkring 1870 fik tyskeren Heusinger von

siden. Hvilke planer Busse ellers havde mht. til storrums kontra kupéer er uklare, men det endte med, at 1903 var et gennembrudsår for gennemgangsvogne ved DSB.

Og sådan gik det slag i slag. Det var en dynamisk tid. Forfatterne gennemgår udviklingen for Kalvehavebanen, Frederiksværkbanen og Præstebanen, skriver om konkurrenten fra Maribo -



Langå station 1909, sidst på dagen. I spor II holder tog 1034 til Viborg, i spor III holder tog 949 fra Fredericia, landsdelsforbindelsen fra København. FOTO: DJM

fabrikken Vulcan, Odsherreds jernbane og Høng-Tølløse jernbane, Aalborg-banerne, Lemvigbanen, Hammel-Aarhus, Ebeltøft-Trustrup, Odense-Kerteminde-Dalby og Varde- Nørre Nebel banerne, Gedserbanen og sovevognsforbindelser...osv. osv. med mange spændende detaljer, som vi kunne fylde adskillige sider i denne anmeldelse med.

Bramming-ulykken i 1913 var en skel-

sættende begivenhed med mange dræbte, der førte til nedsættelse af en sikkerhedskommission, som i 1918 fremkom med en betænkning med en bred beskrivelse af sikkerhedsmæssige forhold for personvognene. Allerede fra 1916 begyndte man derfor at anskaffe toakslede sidegangsvogne, så man kunne undgå blandede oprangeringer med sikkerhedsmæssigt uforsvarlige kupévog-



Til venstre: III kl. kupé i Au. I CR-vognene var de mægen til. Nedenfor: Én af de tre fine kupéer i fabriksny Au-vogn. Væggene er beklædt med mørkbejdsset finér, kantet med sortbejdsede lister. Gulvet er belagt med lys grå, flammet linoleum, og sæderne er betrukket med 'marsbetræk', der blev anvendt her for første gang. 1932





Den stålbyggede DSB Av 401, Belvedere (København H), 1934.

FOTO: DJM

ne og på denne måde øge sikkerheden.

Genforeningen i 1920 betød, at det danske jernbanenet blev øget med 250 km normalsporede jernbane og 346 km smalsporede amtsbaner, der blev drevet af de preussiske KPEV. DSB kunne have overtaget 4 promille af den brugte preussiske vognpark, som de dog klogeligt afslog, da det ville medføre problemer med et stort antal nye typer. I stedet afgav DSB den hidtil største ordre på i alt 208 personvogne hos Scandia, hvoraf de sidste blev leveret i 1926.

I 1920'erne var træsæder ikke mere gode nok til III kl. passagerer i Danmark. De var glatte og hårde og dermed ubehagelige for de rejsende over længere afstande. (Selv oplevede jeg i mine ungdomsår sidst i 1950'erne en torturnat i en ældgammel tysk DB-vogn fra München til Hamburg!) DSB vægrede sig længe ved at gøre noget, men måtte give efter for folkeligt pres. Der blev i første omgang præsenteret en billig løsning, idet man lavede et betræk over bænken med et 20-30 mm tykt lag tysk filt. Filten kunne man godt have sparet sig. De rejsede ville have ordenlige sæder og enden på hele sagen blev, at filten allerede i 1927 blev afløst af bøffellæderbetrukne hynder og den standard holdt ved til begyndelsen af 1960'erne.

Der skete mange ting i de nærmeste år efter 1928 - diverse vogne blev bygget om, bogierne udskiftet, stålbyggede vogne blev introduceret i 1932, midt under besættelsen i 1943 kom stål vogne med

stålbund, i 1964 fik vi nye normer med UIC-standardvogne - udviklingen gik med stormskridt frem... men alt det og mere til må du hellere selve læse i bogen, der er så detaljeret, at jeg kun antydningssvis har kunnet referere om indholdet. Sidst i bogen er der en tilføjelse, et appendix på godt og vel en snes sider om hjul og bogier, bremses, belysning og opvarmning og sidst men ikke mindst en nyttig liste med forkortelser for baneselskabers navne samt fotografnavne med diverse arkiver.

Det bør også nævnes, at Danmarks Jernbanemuseums Poul Thestrup og Gitte Lundager har ydet det store bidrag med at finde frem til fotos og forskelligt kilde-materiale. Bogen er i øvrigt udgivet med støtte fra frimærkeforhandler og jernbanehistoriker Peer Olav Thomassens Fond samt Det kongelige Bibliotek.

Til slut: Er der jernbanebøger, du gang på gang vil vende tilbage til, er 'Danske Personvogne' afgjort en af dem. Den er uundværlig for ikke mindst en (model)jernbaneentusiast, både når man skal placere ens modeller i den rigtige epokehistoriske sammenhæng eller lære mere om forbillederne i ens modelsamling. Køb den før, oplaget bliver revet væk!



Danske personvogne af Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen, 264 sider 23,5 x 25 cm, stift bind, over 800 ill. i farve- og s/h. Vejl. pris 465,- kr. Forlaget bane bøger. ISBN 978-87-91434-34-1

VIDSTE DU, at *banen* on-line bliver læst af over 7.000 læsere? Du kan abonnere *gratis* på on-line udgaven og få nye opdateringer leveret direkte i din computer. Du kan også selv downloade de enkelte opdateringer.